

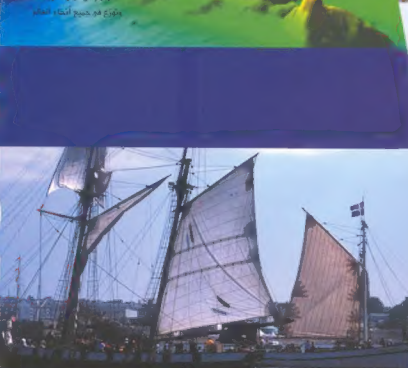
انترناشيونال



مكتب الصحافة
توزيع على الجواز
وتوزيع في جميع أنحاء العالم

انترناشيونال
نوفمبر 2007 / شوال 1428

INTERNATIONAL



• حقوق الإنسان

- ميناء شرق يوسعيد نقاط للتأملات
- عودة إلى نية الإنبعثات الغازية الضارة في العالم
- الجودة الإستراتيجية
- ملف العدد (في مصر... البحث العلمي في خطها)
- ثورة التحوية وأثرها على المواثيق

• Complete Port Autonomy in the Modern planning Trends

• المتسولون .. ليس لهم حق الاختيار

International November 2007 / Shawwal 1428



**Your shipment will receive the best quality of service
for import and export on board our freighter to/from
Europe Middle East and Khartoum in addition to all
Egyptair network for over than 60 destination worldwide**

CARGO TERMINALS

Alexandria Terminal

Tel: (203) 4294647

(203) 4294648

Cairo Terminal

Tel: (202) 6351767

(202) 6351358

Customer Services: (202) 2657578

Website: www.egyptair.com.eg

E-mail: cargomarket@egyptair.com.eg

العالم .. والكوارث الطبيعية

تعتبر الأعاصير والبراكين ظواهر طبيعية لها أماكن وتوقيتات محدودة. ولا تعنى عقاباً من الله. بل هي نتيجة سخونة المياه في البحار الإستوائية التي تصل إلى 30 درجة مئوية. وتسبب بالآلى في تسخين طبقة الهواء الملتصقة له مما يخفف من ضغط الهواء الذي يتسدد ويرتفع إلى أعلى ويمكن منطقة ضغط منخفض تهب عليها الرياح من مناطق الضغط المرتفع الحبيطة بها يؤدي إلى كثرة تبخر وارتفاع هذا البخار الخفيف إلى أعلى وسط الهواء البارد.

إن البعض يرى أن أحداث 11 سبتمبر والإعصارات التي غزت كاترينا وبيتا أثبتت الضعف الداخلي للولايات المتحدة التي لا تخطط لأمن مواطنيها. في حين يعتقد البعض الآخر أن هذه الكارثة رسالة من الله تثبت أنه مهما بلغ تقدم الإنسان في العلم والحضارة فإن ذلك لا يعتبر شيئاً بالنسبة لقدرة الله من وجل.

لقد كشف الإعصار عن حقيقة أمريكا التي تزعم الحرية وتنادى بالمساواة. وأكد فشلها في إدراك الكارثة التي ألقت بها لدرجة أنها أصبحت بلداً مكشياً يطلب المساعدة كبلدان العالم الثالث.

إن الكوارث الطبيعية غزت هذا العام بعض الدول دون التفرقة بين الدول الغنية والفقيرة منها. ولقد سبق أن رفضت إدارة الرئيس بوش التوقيع على معاهدة كيوتو للإحتباس الحراري. تلك الظاهرة التي أدت إلى التلوث البيئي وإنهزام غاز ثاني أكسيد الكربون التي تسببها الصناعات الثقيلة إلى طبقات الهواء الجوي. علاوة على التجارب النووية والعمليات العسكرية التي تسبب في تدمير البنية التحتية للأرض مما يؤدي إلى ارتفاع درجات الحرارة ووليان جليد القطبين الذي يتسبب في ارتفاع منسوب المياه في البحار والمحيطات وبالتالي غمر الجزر والسواحل.

لقد كان العلماء المتخصصين الرأي في الأخطار التي ستواجهها الأرض مستقبلاً. ومن أهم البحوث التي أجريت لذلك البحث الذي سبق أن أجراه علماء بريطانيون تضمن:

«الإشارة إلى أن التغيرات المناخية تعتبر من أولى المشاكل التي ستواجهها الأرض مستقبلاً

• التأكيد على أنه بنهاية القرن الحالي ستضاعف كمية الفزات الناتجة من الإحتباس الحراري. وسوف ترتفع درجة حرارة الأرض لتصل إلى درجة من السفونة لم تشهدوها الأرض منذ مليون عام. وسيكون لهذه الظاهرة التأثير على جوانب الحياة.

• من المتوقع إنهيار النظام الإجماعي المالي نتيجة للهجرة من المواقع المرتفعة الحرارة. بجانب الصراع على مصادر المياه والغذاء.

• انتشار الفيروسات التي تسبب الأوبئة. ومن المتوقع زيادة خطر هذه الفيروسات على الجنس البشري الذي سيعانى من عواقبها لسنوات طوال.

ومن ناحية أخرى فقد تناول دول البحث مشكلة الإزهاج ولكن ليس بالطريقة التي تتناولها وسائل الإعلام. ولكن من ناحية التطور التكنولوجي الذي يندر إستخدام الأسلحة البيولوجية والكيميائية مما يساعد من خطورة الإزهاج على المخلاطات. ومن المحتمل وقوع حرب نووية خلال السبعين عاماً القادمة مما سيؤدي إلى تدمير الحضارة الإنسانية. ومن المناطق الوبائية التي يمكن أن تشهد هذه الحرب: الشرق الأوسط وشبه القارة الهندية وشبه جزيرة كوريا.

إن العلم لم يتوصل حتى الآن إلى إمكانية منع الكوارث الطبيعية التي تغزو العالم دون تفرقة بين الدول الصناعية الغنية ودول العالم الثالث. ولذا يجب على العلماء المتخصصين التعاون فيما بينهم والتعميق في دراسة الظواهر الطبيعية التي تغزو العالم وتسبب في الخسائر الباهظة سواء في الأرواح والمنشآت وصعوبة تعويضها خاصة في الدول التي تعاني من الفقر.

عاصم السيد أحمد

MR. EYESSA ALEXANDRIA
م. عيسى الإسكندرية



مجلة إقتصادية دورية دولية شاملة

Periodical International Economic Magazine
AS&A Publishing Limited
Registration No. 04761267
Camden Road, Camden Town
London NW1 9DR DX: 57074 Camden town

رئيس مجلس الإدارة

عاصم السيد أحمد

رئيس التحرير

سيد عبد المنعم سيد

أعضاء هيئة التحرير الشرفية

أ.د. إسماعيل مبارك

أ.د. محمد صلاح الدين النشائي

أ.د. عصام شحرف

أ.د. أحمد عيسوي صالح

المستشار القانوني

محمد محمود بدر

الحامي بالنقش

مشرف التحرير

عبد السلام السيد أحمد

مدير التحرير

نشأت الديهي

سكرتير التحرير

محمد البنهاوي

المراسلون والحررون

جمهورية مصر العربية

* ريان أحمد بدوي

* السيد عبد الجيد السيد

* شرين جلال منير

* عبد الرحيم مصطفى

* ميادة محمود

* ياسمين عبد الجيد

السعودية - جدة

* مركز الربان محمد مبرد للإستشارات البحرية (مسكا)

تليفون: (6533724) - (2) - (+966)

فاكس: (6533684) - (2) - (+966)

سوريا

* ريان / رامي تحوف

محمول

فاكس

كندا

* شريف صلاح مختار

تليفون: +1-4167250912

عنوان المراسلات

Tel. +2-0122586455 القاهرة
إسكندرية +2-03-4275117
التعاون: 51 ش فيكتور عمانويل - سمحة
الدور الرابع شقة 19 الإسكندرية
E-mail: International_p_e_m@yahoo.co.uk



**MINISTRY OF INVESTMENT
AND ECONOMIC DEVELOPMENT
HOLDING COMPANY FOR MARITIME
AND LAND TRANSPORT**



PSCCHC is one of the leading companies operating in Port Said port and the Middle East region in the field of containers and cargo handling. It was established since more than 30 years to fulfill the following objectives :

- Render best services and facilities to container vessels.
- Provide safe container & cargo handling with minimum cost and flexible tariff.
- Developing operation and terminal facilities by using most up-dated technology.
- Increasing handling productivity year after year until it reached more than 800,000 teus in 2005/2006.

CONTAINER HANDLING ACTIVITY

- **Terminal area:** 435000m²
- **Planned annual capacity:** 700,000 TEU.
- **Equipment:** 7 Gantry Cranes.
2 Mobile Cranes.
7 Transtainer (RTG).
34 Reach Stacker.
47 Tractors & Semi-trailers.

- **Inland terminal area:** 50000m²
- **Terminal capacity:** 6000 TEU
- **LCL store** 2000m²

CARGO HANDLING ACTIVITY

Loading/discharging, storing & transporting bulk grains & all types of general cargo .

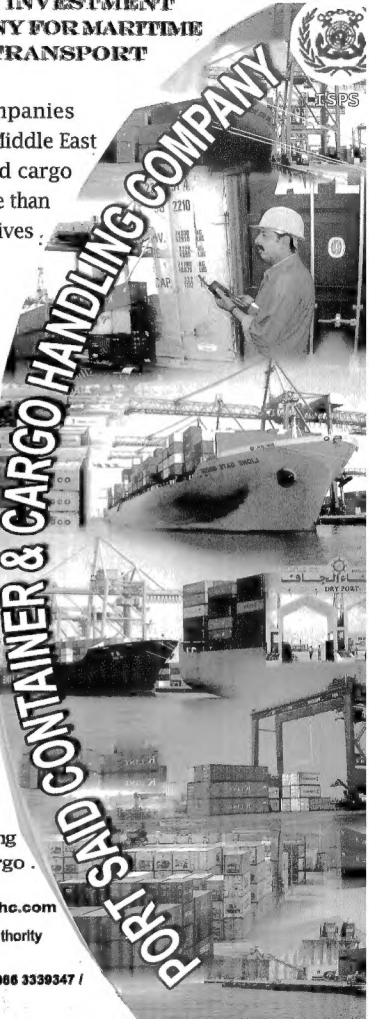
WEB: www.pscchc.com **E-MAIL:** info@pscchc.com

**Mostafa Kamel & Azmy Street , port said Port Authority
Building , 6 floor**

Tel:- 002 066 3237151 / 002 066 3235662 Fax : 002 066 3339347 /

002 066 3220419 P.O.Box : 1239

PORT SAID CONTAINER & CARGO HANDLING COMPANY



MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY

www.mscegypt.com

**m
sc**
EGYPT



Daring to be different

Hot Line 19673 (19 MSC)

Head Office: 55 Sultan Hussein St.

Tel: +203 4884000

Fax: 203 4884001

Customer Service 203 4884008



**رويال
للخدمات اللوجستية**

رائدة فى النقل الدولى واللوجستيات

LEADING IN FORWARDING AND LOGISTICS

web: www.royallogisticsintl.com



عزيزى المستورع ... عزيزى المصدر

**إذا كنت تفكر فى أفضل الطرق التى تنجز بها أعمالك مع العالم الخارجى
... من فضلك توقف فوراً عن التفكير**

... فخير لل شحن الدولى يتحدثون

رويال للخدمات اللوجستية

**ولدت عملاقة وبدأت من حيث إنتهى الآخرون
(التميز له حدود و تميزنا بلا حدود)**

- فريق عمل متخصص ومدرّب فى جميع أنشطة الشحن الدولى وفق أحدث المعايير العالمية
- أكبر شبكة نهايات طرفية متصلة بالدوائر الجمركية على مستوى الجمهورية
- أكبر شبكة وكلاء تغطى جميع أنحاء العالم
- خدمات الشحن الدولى من وإلى أى مكان فى العالم بحراً وجواً
- المشروعات - الأمتعة الشخصية - المعارض - التخزين والتوزيع
- خدمات النقل البرى من وإلى جميع أنحاء الجمهورية
- التخليص الجمركى من وإلى جميع الموانئ المصرية (بحرى وجوى)
- تغطية الشحنات تأمينياً من الباب إلى الباب
- الضخص المسبق عن السلع الصناعية

معنا... وداعاً للتأخير... وداعاً للقلق

مكتب القاهرة: ٢٩ ش فريد - هليوبوليس - القاهرة - مصر
ت: ٢٠٢-٢٤١٤٩٩٤٤-٢٤١٤٩٤٤٣-٢٤١٤٩٤٣٢-٢٤١٤٩٤٣١ فاكس: ٢٠٢-٢٤١٤٨٧٧٧-٢٤١٤٨٤٤٣٨
مكتب الاسكندرية: ١٠ ش المتحف الرومانى - المسلة - الدور الثانى
ت: ٢٠٢-٤٨٣٨٩٥٢-٤٨٣٨٩٥١ فاكس: ٢٠٢-٤٨٧٧٧٩٢
مكتب ميناء السفينة: العين السفينة - السويس
ت: ٣٧١,٢٢٩ - ٣٧١,٠٥٠ - ٣٧١,٠٥١ فاكس: ٢٠٢-٣٧١,٠٥١
مكتب بورسعيد: ٢١ ش الجبرتي - بورسعيد - مصر
ت: ٢٠٢-٣٣٥٢٩٤١-٣٣٥٢٩٤٠-٣٣٥٢٩٤٢ فاكس: ٢٠٢-٣٣٥٢٩٤٢
مكتب مطار القاهرة: مطار القاهرة الدولى - مركز التصدير الدولى - مكتب رقم ٢٠٤
ت: مباشر ٢٠٢-٣٦٧١٤٨-٣٦٧١٤٧-٣٦٧١٤٦-٣٦٧١٤٥-٣٦٧١٤٤ داخلي ٢٠٤



constant, the definition of public service varies from one country to another, and does not remain constant over time even within a given country.

This is, consequently, a major consideration to be taken into account in the preliminary thinking on the introduction of private management in ports. This aspect is all the more delicate as the initial situation is frequently one of a stagnant public sector, often with limited capacity for clearly identifying the responsibilities that fall within the public service domain.

For example, the activity of a port terminal operator cannot be qualified as a public service in all cases, and is more akin to a purely commercial activity in many instances. At the same time, the activity of the port terminal operator cannot be fully classified as to that of a commercial company, as the notion of partnership with the Port Authority is still present, although the levels of regulation and guarantees may be considerably reduced.

In a case where the public authority assigns this public service dimension to the activity, it is legitimate for the authority to retain

careful oversight of the activity, while being free to delegate its actual implementation. The public authority might regulate the activity of the implementing entity to a greater or lesser degree, while the delegatee must reconcile the right of fair competition with the proper protection of the interests of users (or customers). This has complex implications for risk sharing, the procedures for which must be very carefully adjusted to achieve a fair balance, one that respects the objectives and constraints of the parties involved. The main objective of this part of this Module has been to describe various approaches for identifying risks involved in port reform projects and to suggest ways that these risks might be shared equitably among the interested parties

(Footnotes)

¹ The author is the advisor to the President & CEO of Amiral Management Corporation. He used to be the Principle Maritime Specialist with the World Bank during the 80s and 90s. This paper depends on several sources among which is the World Bank Port Reform Toolkit, published in 2004

د. عفت بدر:

الهندسة الوراثية هي علم المستقبل والاستنساخ ليس غريب على ناموس الكون !!



أجرى الحوار / أحمد مصطفى

الذي يتم عن طريق الإخصاب .

من وقت إلى آخر نسمع عن تجارب وأبحاث غير أخلاقية أو فسادات علمية كما يطلق عليها فما تعنيك على ذلك؟

مراجعة هذه قضية صعبة جداً لأنها أضرت العلم والعلوم بشكل عام فالقاعدة أن العلم مفيد للبشرية وأيسر ضار ولكن الأهم هو كيفية الإستخدام فالتأثير أن رجل العلم أحياناً يعمل من أجل مصلحة الإنسانية ويؤمن بأبحاثه بإنه، أما التجارب التي تجرى في الفضاء فهي أمر خطير جداً لأنها تتم في سرعة وبوتون أي رقابة عليها مما يجعل الفرصة مثقلة لعمل أي شيء وفي أي وقت وأدماً ما أسمع أسئلة تدور عن خوف الناس من الإستنساخ والبشرى مثلاً وأذكر أنه من حوالي عامين أعلن الرأيين عن أنهم إستنسخوا طفلة وحديث وقتها رجة عليه مابين العلماء والمتخصصين إلا أنه تم اكتشاف كذبهم بعد ذلك عن طريق الأبحاث والتجارب وكثيراً ما يهاجمون بأن علم الهندسة الوراثية يمكن أن يقودنا إلى الهلاك ومع كل ذلك فلنا إرى العلم يعمل أمال كبيرة جداً في المستقبل فالهندسة الوراثية مثلاً تعمل أمال مشروعة في الطب والزراعة وغيرها من المجالات المختلفة .

دكتورة عفت بدر

تعد أ. د. عفت عبد الطيف بدر أحد أهم المتخصصين في علم الوراثة والهندسة الوراثية في مصر وهي من مواليد محافظة القاهرة تخرجت من كلية الزراعة جامعة عين شمس ثم حصلت على دكتوراه في فليفة الوراثة من جامعة كورنيل بالولايات المتحدة الأمريكية وحصلت على جائزة الدولة للتشجيع عام 1974 ثم حصلت على وسام العلوم والفنون من الطب الأولى عام 1976 وحصلت رئيساً لقسم الوراثة بكلية الزراعة جامعة الأسكندرية وهي أستاذ زائر بجامعة هارفارد وكورنيل بأمريكا وجينيونل بفرنسا.

شهادات علمية وتجارب غير أخلاقية وبيع الأسرار كلها مرادفات تلازم علم الهندسة الوراثية فطريق يرى أنه يقودنا إلى حافة الهاوية وعلى الجانب الآخر طريق يدايع عن هذا العلم بأنه علم المستقبل ومن هذا الفريق التقني ب.د. عفت بدر حيث دار الحوار التالي:

ماهى الهندسة الوراثية ؟

هي عبارة عن تقنية تقوم على علم الوراثة حيث عن طريقها يمكن إنتاج كائنات معدلة وراثياً وتسمى بالكائنات عبر الجينات تسمح لكثيراً من أسلحة الدمار الشامل الوراثة والعروب الكيمائية فما هي أبعادها؟

العمل في أبحاث العروب الكيمائية هو عمل محظور دولياً وهناك العديد من المواثيق الدولية التي تؤكد على تعريمها ومنعها ولكن من المعروف أن هناك أبحاث ودراسات سرية الله أعلم

بأنه أنه من الممكن تصنيع فيروسات تستهدف عرق معين أو تراثاً في عرقيات أخرى مثلاً حدث في قصة فيروس STAS وإصابة الصينيين فقط دون غيرهم؟

معروف أن هناك اختلافات مذهبية كثيرة بين العروق والأجناس ولكن هي حقيقة الأمر هي اختلافات طفيفة جداً على D.N.A. أو على الجينات فإذا كان هناك دول تسعى إلى إستلاك هذه الأسلحة فهي بالتأكيد تعمل في الفضاء على إستكشاف الجينات المختلفة والخاصة بالجنس أو العرق المستهدف ومن المعروف أن نسبة الإختلاف في الإنسان والإنسان قد تصل إلى 0.001 وهذا يصبب الأمر أكثر وأكثر أما بالنسبة لوقاية فيروس سارس فهو أمر من الممكن حدوثه ويثار حوله الكثير من الجدل في الأوساط العلمية والبحثية ولكن لا أستطيع أن أقول أي أو ذلك لأنه أمر يحتاج إلى بحث وتبقيق.

بعض الآراء التي تستند إلى علم الوراثة تطالب بمنع تزاوج أصحاب الأمراض التي لعلاج لها حرماً على الأجيال القادمة؟

هذا الأمر يشغنا أمام قضية صعبة ما بين الحقوق المتساوية لكل أفراد الجنس البشري وبين مصلحة المجتمع الذي تتلوه الكثير من الأبعاد غير أن هناك الكثير من الأمراض تظهر للأطفال بدون أن يكونا لأبوين مصابين بها وعموماً للتكنولوجيا الحديثة تمكننا من إستكشاف الأمراض والعلات الجينية في بطن أمه والذين ليعلننا في هذه الحالة من إجهاض الجنين ولكن القرار هنا يكون في يد الأسرة وخاصة الأم وليس في يد المجتمع .

في محاضراتك العامة تتكبرين أن الإستنساخ ليس غريب على نظام الكون فكيف ذلك؟ الإستنساخ بكل بساطة هو عبارة عن نكاح خضري لفصل النخل يتم ذلك فسيه ويتم زراعتها فتنتج لنا نخله جديدة تحمل صفات النخل الأولي والإستنساخ يتم بنفس الطريقة مع إختلافات قليلة حيث يتم فيه أخذ نوية خلية جسمية ووضعاها داخل بويضة مغرفة من نواتها فينتج لنا كائن مطابق تمام لتدس صفات الكائن الأول وهذا هو الإختلاف بين الإستنساخ والنكاح الطبيعي

In Infrastructure

inflation risk) itself induces other risks:

- Risk of significant deviation of realworld conditions from the indexation formula over a certain period;
- Risk of divergence between the indexing conditions of different contracts signed by the Port Authority and the operator (procurement, operation and sale).

The risk for the operator is that the indexing formulas can lead to an increase in costs that exceed the increase in revenue or the potential reduction in negative effects. The risk for the concessioning authority is that the operator's prices rise too high when competition is inadequate.

Credit Risk – Bonds

Sharing or mitigating the many risks associated with port projects frequently gives rise to contractual obligations and attendant financial sanctions if one party's or another's obligations are not met. Sanctions convert the risk into specific financial obligations (payment of penalties). This, in turn, generates the credit risk of the partner being unable to meet his financial obligations.

The most efficient method of ensuring that the partners honor their financial commitments is to require bank bonds. These are frequently demanded from the concessionaire or by the operator from its private partners. The amounts and call conditions for these bonds must accurately reflect the respective commitments of the parties. On the other hand, the operator's credit risk with respect to the concessioning authority cannot be covered by bonds, and generally remains a political risk.

Approach of the different partners to risk and its Management

(a) Concessioning Authority

The primary challenge for the Port Authority is to identify a balanced set of risk management measures, the Port Authority being responsible for defining this essential state of balance. This requires expertise in numerous areas, which can lead to the use of the services of specialist consultants. In addition to the terms of the contract concluded with the operator, which defines risk sharing between the Port Authority and the operator, the composition and characteristics of the sponsors raise major issues for the Port Authority in terms of:

- the capacity of the operator to comply with the terms of the contract;
- the degree of commitment of the various shareholders;
- the commercial positioning of the operator, with particular reference to the equal treatment of users or customers; and
- the transfer of technology and the participation of national players in the project.

This means that the process for selecting the partner is a matter of prime importance for the Port Authority. Apart from selecting a partner who can meet financial objectives (e.g., reasonable tariff levels, minimization of subsidies and maximization of the fee), the Port Authority must also be able to select a reliable partner. This is one capable of complying with all the terms of the concession contract and capable of carrying all the risks located to the partner.

Recommendations relating to the management of calls for tender are published by the principal international financial institutions. These documents describe in detail relevant selection criteria and methods for achieving the satisfactory selection of candidates. The involvement of the international financial institutions in these privatization initiatives also may permit Port Authorities to avail themselves of additional assistance provided by these entities. These sponsors can thus play the dual role of lenders and advisors to the concessioning authority.

Apart from the challenge of selecting the original partner, as time passes there is also an issue associated with the continued commitment of the shareholders. A particular risk arises if the initial shareholders decide to dispose of their interests in the project company to third parties that

do not meet the expectations of the concessioning authority. This risk must be anticipated by appropriate contractual clauses.

(b) Project Sponsors

Having first analysed the risks of the project, the shareholders will logically seek to align the level of risk with the expected return on the operation. Their decision to become involved, consequently, depends on their assessment of indicators such as the project internal rate of return, investment coverage ratio, or return on equity.

However, apart from this determination, which is the same one every investor must make, each sponsor generally adopts his own particular approach according to his own agenda, enabling him to reduce this risk/shareholder return profile. For example:

- a constructor or equipment supplier seeks to maximize his return for the construction phase and through the upstream services he provides;
- an operator seeks a return on the facility management services that he provides;
- a customer, shipper or ship-owner looks for a high quality of service and reasonable rates over the long term; and
- a financial investor is primarily looking for the sustainability of the project throughout the life of the investment period.

The agendas of the various sponsors can lead to different expectations in terms of concessionaire policy. This situation also creates major differences in each sponsor's willingness to carry risk or in the length of time over which he expects to earn his return. The concessionaire consortium clearly must manage possible differences in objectives among the sponsors; and these differences also concern the concessioning authority. This is because they can lead to situations that are prejudicial to the general interest, for example as regards the continuity of service.

(c) Lenders

The project's lenders primarily look for the project to have the capacity to repay its debts. They consequently adjust the amount of the debt and the repayment profile according to the annual and actuarial debt coverage ratios (see Part B of this Module for a precise definition of these concepts).

Apart from these financial ratios, the lenders frequently impose other constraints on the sponsors to ensure their continued commitment throughout the defined repayment period. This stems partly from the fact that the loans are not (or are only partially) guaranteed by project assets (which tend not to be liquid in port projects), but principally from the cash flows forecast for the period of the loan.

The lenders, therefore, invariably call for a minimum equity investment on the part of the sponsors. In the alternative, lenders may consider the replacement of equity participation by subordinate debt (which presents the same advantages) as acceptable. Furthermore, reserves can be set up for the purpose of earmarking cash flow surpluses for debt repayment, thereby preventing the shareholders from recovering their equity contributions before loans have been repaid. It is also rare for so-called "non-recourse" loans to be genuinely without recourse, and the lenders frequently impose guarantees on the part of the sponsors, in particular during the construction period.

The techniques adopted by the lenders to limit their risk also include other measures including comfort letters or commitments by the concessioning authority, domiciliation of revenue or debt, assignment of debt, and technical and financial performance bonds.

Conclusions and Recommendations

It is not possible to cite universal principles for risk sharing in view of the widely varying characteristics and environments of port projects.

The public service dimension of port operations, which the public authority assigns to each port activity, is a core element in the process of defining and sharing risk. However, the notion of public service is by no means universal. While some principles are

Public-Private-Partnership Projects

**Golden share or blocking minority.**

Over and above the contractual conditions included in the bid specifications, the concessioning authority can retain a "right to know" concerning decisions taken by the concessionaire. The most commonly used techniques for this are to hold an equity interest in the project company and to hold a "golden share" or blocking minority. This enables the concessioning authority to exercise oversight

from within, but also can invalidate the risk sharing balance by introducing chronic interference by the concessioning authority in the management of the concessionaire company.

Despite its drawbacks, this form of government oversight is widespread. In over one-third of the privatized port terminals worldwide, the port or municipal authority owning the port also has an ownership interest in the terminal operator company (IAPH Institutional Survey, 1998). For example, in the case of Hamburg, the port (owned by the Hamburg regional government) has a majority interest in the operator company. This situation often gives rise to conflicts of interest between the shareholder and regulator roles of the concessioning authority, which tend to outweigh the perceived benefits of such a scheme. Control and monitoring of the concessionaire's behavior generally is best carried out through a well-drafted concession contract, making proper allowances for the concessioning authority's interest in reviewing certain strategic decisions of the concessionaire. This will safeguard the concessioning authority's role as an impartial regulator with all its operators, which runs the risk of being compromised if it becomes involved as an equity holder in any of the private parties it is supposed to oversee.

Other Concessioning Authority Guarantees

The existence of a horizontal partnership between the various players in the port community on the one hand, and the transport chain on the other, was described earlier. The operator will often seek to combine the various services required by his customer into an integrated whole or, alternatively, give contractual guarantees to customers as to the level of service provided in these various domains. It is logical for the Port Authority to provide the operator with guarantees concerning standards of facilities and performance of services in the port (e.g., depth of access, buoying, operating hours, ship services), whether provided directly by the Port Authority itself or delegated to other service providers within the framework of a vertical partnership. These commitments, frequently grouped in a clause headed "concessioning authority's obligations," can result in financial penalties against the Port Authority in the event of failure to meet its obligations. The resultant commercial risk for the operator is then transformed, theoretically, into a credit risk for the Port Authority. Clearly, it is important for the operator to conduct a thorough analysis of operation of the complete port community and its reputation before committing himself to the project. Irrespective of the clauses included in his contract with the Port Authority, the operator will inevitably suffer the consequences of any defective operation of the port.

Likewise, while it may be useful to include guarantees regarding land transport modes (e.g., hours of operation, access to carriers, creation of new infrastructure, maximum charge or minimum capacity for a rail service), the quality of the intermodal service at the port is critical to efficient and cost effective operation and should be analysed before the operator puts in a bid.

Management of the Commercial Risk by the Operator

Where the number of customers using a port, a terminal, or other facility is limited, or where a small number of customers represent a major share of the activity, the operator can protect himself against

traffic/commercial risks by means of a "take or pay" contract. This is a long-term contract under which the customer undertakes to generate a minimum level of traffic and agrees to pay a fixed sum to the operator whether or not he requires and uses the service. A terminal's main customers—shipping lines or large shipping companies—will frequently become project sponsors, much like construction companies or operators. In such cases, the customer shareholder, himself, carries part of the commercial risk.

However, this arrangement has a number of disadvantages, particularly the risk of discrimination against non-shareholder customers. Non-shareholding customers can guard against this possibility by entering into a "take or pay" contract with the terminal operator.

(d) Contractual Risks

Relationships between the Port Authority and concessionaire on the one hand and the concessionaire and his suppliers, lenders, customers and subcontractors on the other are defined in contracts. This section highlights the principal risks involved in the drafting and implementation of such contracts.

Contract Management

To protect both the concessioning authority and the concessionaire, contracts typically include provisions governing the possibility of changed circumstances or disputes about contract implementation. The main elements of the contract governing such developments include:

- **Revision clauses:** at the outset of the project it is impossible to foresee all the events that might arise over a period of several decades. This means that revisions will be required to adjust the terms of the contract to changing situations. The conditions and procedures for these revisions must be defined; e.g., periodic revision at defined intervals, revision scheduled for key project dates, revision triggered when a particular throughput level is reached, or revision at the request of one or other of the parties;
- **Contract termination or renewal clauses:** the duration of the original contract period is a major risk consideration for the operator. The possibility for renewal or extension of the contract must be defined, as must the procedures for take-over or repurchase of the project assets on termination of the contract;
- **Early termination clauses:** these clauses define the conditions potentially leading to cancellation or early termination at the request of one party or another and the applicable procedures relating to penalties or compensation. These clauses must also be compatible with the underlying loan contracts signed by the operator, where these agreements provide for a lender's right to substitute another operator in the event of the bankruptcy of the original operator; and
- **Procedures for settlement of disputes:** risks associated with disputes were addressed in the section on political risk management. The relevant clauses cover settlement out of court, the eventual intervention of independent experts subject to prior acceptance by the parties, and arbitration clauses (e.g., place, applicable law, arbitrator, expenses).

Indexation Risk

Indexation formulas have been mentioned on a number of occasions in connection with changes in tariff levels, long-term contracts with customers or suppliers, operating contracts, etc. Indexing designed to enable the operator to cover or reduce certain risks (in particular the

حركة الموانئ المصرية خلال شهر أغسطس 2007

بيان البضائع الصادرة من موانئ الجمهورية
خلال أغسطس 2007

بيان البضائع الواردة لموانئ الجمهورية
خلال أغسطس 2007

[illegible]

هذه البيانات غير نهائية وقابلة للتعديل بيانات ميثاق الإسكندرية والدخيلة حتى 2008-06-30

البيان	القيمة المضافة	مبيعات	القيمة المضافة	مبيعات	القيمة المضافة	مبيعات	القيمة المضافة	مبيعات	القيمة المضافة	مبيعات
مبيعات	173.5	55.1	-	80.2	665.5	59.2	-	724.7	253	-
بورصة	18.7	89.2	28.2	0.8	136.9	87.7	253.9	478.5	387	-
شركة	-	-	-	-	-	-	-	506.3	88	-
بورصة	-	-	-	-	-	-	-	-	52	-
العملاء	6.3	0.2	3	12.1	21.6	-	-	-	34	21.6
العملاء	199.09	-	8.41	0.1	67.21	6.51	0.95	282.67	66	-
العملاء	3.2	121	81.4	0.5	206.1	-	-	206.1	112	-
العملاء	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-
العملاء	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-
العملاء	8.4	1.4	0.1	3	13.7	-	-	13.7	129	-
العملاء	41	568.4	3.8	16.5	147.41	313.1	800.4	2434.7	1156	-

هذه البيانات غير نهائية وقابلة للتعديل بيانات الإسكفورية والدخيلة حتى 2006-06-30

بيان بعدد الحاويات المتداولة بموانئ الجمهورية
خلال أغسطس 2007

بيان بحركة الركاب (قادمون - مغادرون) بموانئ مصر
خلال شهر أغسطس 2007

میزان	مجموعه		توزیع		تعداد
	میان	زیر	میان	زیر	
میان	12841	6845	107	156	12897
میان (میان)	14930	24937	26345	28890	55235
میان (میان)	4072	6913	66111	71696	138189
میان	406	1289	50	50	50
میان	26534	45700	96655	100495	197130

هذه البيانات غير نهائية وقابلة للتعديل بيانات مبدئية الإسكندرية والدخلة حتى 2006-06-30

البيان	الفترة المالية	تاريخ	المحاسبة	مستطفي	الرقم التاريخ	الدين	الإجمالي
وصول	19643	60873	8497	45504	6542	1219	142278
مغادرة	41106	46574	9129	74487	4329	1603	177238
الإجمالي	60749	107447	17626	119991	10871	2822	319506

هذه البيانات غير نهائية وقابلة للتعديل معانات ميثاق الإسكندرية والبخفة حتى 2006-06-30

عدد رحلات السفن بالموانئ المصرية طبقاً لأنواع الرئيسية للسفن

خلال أغسطس 2007



وزارة النقل
قطاع النقل البحري
بنك معلومات النقل البحري المصري
٤ شارع البطالة - الإسكندرية
ت: ٤٨٦٩٤٥١ - ٤٨٦٩٨٣٦ فاكس: ٤٨٧٤٦٧٤

[illegible]

هذه البيانات غير نهائية وقابلة للتعديل بيانات مبنائي الإسكندرية والبخيلة حتى 2006-06-30

مصدر بيانات هيئة ميناء الإسكندرية إدارة الإحصاء بهيئة الميناء



وزارة الاستثمار
الشركة القابضة للنقل البحري والبري
شركة الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع

مستودع البشرى

يسر شركة الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع رائدة شركات تداول الحاويات والبضائع بالجمهورية أن تعلن عن بدء تشغيل المستودع الجمركي الجديد التابع للشركة بمنطقة البشرى اعتباراً من ١٥ سبتمبر ٢٠٠٦.

الوصف العام:

- ◆ تبلغ مساحة المستودع ٨٢٧٠ متر مربع دور أرضي وأربعة أدوار متكررة.
- ◆ تتوفر بالمستودع مجموعة من المصاعد الكهربائية خاصة بالبضائع حمولة ٣ طن.
- ◆ موقع متميز بمنطقة البشرى القريبة من حدود ميناء الإسكندرية ويرتبط بشبكة الطرق الرئيسية بالمنطقة كذا القرب من كوبري القبارى - باب (٢٧) المؤدى إلى الطريق الدولي الساحلي وباقي الطرق الرئيسية (الصحراوي - الزراعي).



- ◆ المستودع مؤمن عالية ضد المخاطر المختلفة ومزود بأحدث معدات السلامة والصحة المهنية وكذا نظام إنذار مبكر ضد الحريق.

نشاط المخزن:

- ◆ تخزين جميع أنواع البضائع الواردة (F.C.L) - (L.C.L) ما عدا البضائع الخطرة والمواد الغذائية والأدوية.
- ◆ تخزين السيارات الخاصة بنظام الإفراج المؤقت (التريبيك).
- ◆ التفريغ الفوري لمشمول الحاويات وسرعة إعادة الفوارغ لتوفير غرامات التأخير.
- ◆ تقديم خدمات تداول البضائع بسهولة وسرعة ومرونة.
- ◆ بالمخزن مجمع جمركي متكامل مجهز بالحواسيب الآلية لإنهاء كافة إجراءات التخليص الجمركي سواء الكلي أو الجزئي للرسائل بدون حد أدنى.
- ◆ إمكانية التأجير السنوي لمساحات تخزينية.
- ◆ تعريفة متميزة ومنافسة.

نرحب بتهنئتك لمقر المستودع للتعرف على إمكانياته وخدماته.

العنوان: مستودع البشرى الجمركي شارع البشرى - القبارى - الإسكندرية - جيلفون ٣/٤٤٥١١١٥

لإزيد من المعلومات رجاء الاتصال بالشركة على الأرقام الآتية:

هاتف: ٠٢/٤٨٦٢١٢٤

تلكس: ٥٤٥٦٦ A.C. H. UN

Website: alexcont.com

E-mail: alexcont@alexcont.com



شركة جلف بدر

الوكيل الملاحي للخطوط الملاحية



EVERGREEN



ITALIA MARITTIMA S.P.A



HATSU MARINE LIMITED



أحمد حلمي بدر

بهاء حلمي

دكتور محمد بهاء

وجميع العاملين بالشركة
يتقدمون بالتهنئة القلبية
للسيد الأستاذ

محمد شوقي يونس

رئيس مجلس إدارة

الشركة الوطنية للملاحة البحرية

وذلك لحصول

سفينة الركاب (دهب)

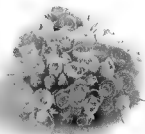
إحدى سفن الشركة

على جائزة أحسن سفينة هذا العام

وذلك في الاستفتاء الذي قام به

قطاع النقل البحري

ويتمنون لشركته كل تقدم وإزدهار



شركة فينمار للملاحة



FINMAR SHIPPING CO. (S.A.E)

" MOUSELHY BROS."



محيطات



YANG MING LINE

● خط منتظم يعمل بين ميناء بورسعيد
وموانى الشرق الأقصى وأوروبا وأمريكا



□ خط منتظم يعمل بين موانى حوض
البحر المتوسط من وإلى الإسكندرية

المركز الرئيسى : ٣ شارع فرناند عاده / المسلة / محطة الرمل / الاسكندرية

٤٨٧٢٥٠٠ / ٤٨٧٢٠٧٨ / ٤٨٧٢٩٥١ / ٤٨٦١٢٣٩

فاكس ٤٨٤٧٢٦٦ / ٤٨٤٠٧٥٧ - تليكس ٥٤٤١٨ / ٥٤٦٣٠

فرع بورسعيد : ٠٦٦ / ٣٣٣٦٦٤٥ - ٠٦٦ / ٣٣٥٩٧٧٥ - فاكس ٠٦٦ / ٣٣٣٦٦٤٥

فرع دمياط : تليفون وفاكس : ٢٩٠٢٢١ / ٢٩١٢٢١ / ٠٥٧

القاهرة - السويس



شركة جلف بدر

الوكيل الملاحي للخطوط الملاحية

EVERGREEN

ITALIA MARITTIMA S.P.A

HATSU MARINE LIMITED



أحمد حلمى بدر
بهاء حلمى
دكتور محمد بهاء
وجميع العاملين بالشركة
يتقدمون بالتهنئة القلبية
للسيد اللواء بحرى



حسين الهرميل

بثقة القيادة السياسية

بتعيين سيادته

رئيسا لمجلس إدارة

هيئة ميناء دمياط

ويتمنون لسيادته كل تقدم ونجاح

فى ظل القيادة الرشيدة

لفخامة السيد الرئيس

محمد حسنى مبارك



ميناء شرق بورسعيد نقاط التنامرات



أولاً: نقاط أولية

- أن صانع القرار بحاجة دائمة إلى صناع الأفكار
- مصر هي الدولة العربية الوحيدة التي تطل على البحرين المتوسط والأحمر
- كما تطل على مجموعة إستراتيجية متميزة من البحار والمرتات والخليجان
- (البحر المتوسط - البحر الأحمر - قناة السويس - خليج السويس - خليج العقبة)
- وإمكانيات سواحلها تبلغ 2400 كم، وهذه الإمكانيات المائية تعتبر بنية أساسية هامة في صناعة النقل البحري
- وتبلغ سواحل شبة جزيرة سيناء 700 كم، أي ما نسبته 29% من جملة سواحلها وأن هذا المثلث الإستراتيجي هو الذي يحوى ميناء شرق بورسعيد المحوري
- وهذا يترك حجم ومدى الطاقة الإستيعابية للاستثمارات البحرية في هذه البنية الأساسية.

- كما يؤكد أن الإهتمام في مصر بتطوير قطاع صناعة الخدمات البحرية والنقل البحري، يعبر عن تحول جوهري في ميكنة بناء الاقتصاد المصري
- وبمحصلة ذلك كله أن مصر تعد جورة التاج الجغرافي للشرق الأوسط
- وهذا يعنى أن المسافات الاقتصادية (Economic Distances) قد حلت محل المسافات الجغرافية (Geographic Distances)
- وهناك نحو 30 مليار دولار من التجارة العالمية يتم تقاربها يومياً وهذا سر السباق المصمم ما بين الموانئ المحورية عبر العالم
- وهناك ما يزيد على 400 منطقة حرة دولية تدخل في هذا السباق كذلك
- وهذا السباق الذي طاقته التكلفة 8000 جانيه سنترول إلى الماء بحلول عام 2000، وبحلول عام 2010 ستكون هي المسيطرة على خطوط النقل البحرية الدولية

ثانياً: بعض الملامح التجارية الدولية

- معروف أن ما يتجاوز 99% من التجارة العالمية يتم نقله بحراً
- وهناك 3000 ميناء تقوم على خدمة هذه التكاليف للتجارة
- منها 30 ميناء محوري أي ما نسبته 1% من جملة هذه الموانئ وتقع على وشك إضافة ميناء جديد لهذه الثلاثين
- هذا الاقتصاد يقوم على نظم إدارية وبحرية متقدمة .. وعلى قدر التناغم والتناسق ما بين الإدارتي .. ينتقل مستوى التنمية ومستويات التشابك والتحاليف الاقتصادية الدولية ..
- وتعد الموانئ قواعد لطاقت اقتصادية تنتج تداخلاً من الخدمات والتسهيلات لأساطيل السفن - مشحونة البضائع بنظام السوق اللقورية (SPOT MARKER)
- وبعد إقتصاد صناعة الخدمات من أعلى مراحل التقدم الاقتصادي لأنه إقتصاد يقود قوة التصدير لأسواق عالمية مفتوحة
- على لوحات الرسم الآن سفن حاويات تبلغ طاقتها النقلية 10.000 حاوية و 15000 حاوية
- مثل هذه السفن لا تتعامل مع ميناء واحد محوري بل تتعامل مع عدة موانئ محورية
- لإتبارات فنية واقتصادية وتشغيلية فالسفن الكبرى تحتاج إلى محطات كبرى
- وهذه السفن المعقدة تشكل تمديداً عملياً للموانئ المدنية والمركزية .. لأنها لا تتعامل إلا مع الموانئ المحورية (HUP PORTS) أو الموانئ المليونية (Mega Ports).
- العالم يمر الآن بمرحلة قد أخفقت فيها المصورة (Revolution) مع التناوب (Evolution) في مجال النقل الدولي متقدم الوسائل Multimodal Transportation .. بما يعنى أن الجغرافيا العالمية قد تحولت إلى شبكة واحدة ضخمة من المسافات والطرق

- أن أريد أن أقول إن إنجلترا كانت تلغز في نهاية القرن الماضي بأنها تصنع سفناً بلغت حمولتها 740 ألف طن .. الأمر تغير الآن كثيراً .. فترسبات بناء السفن في كوريا وهذا

بفنت طلبات بناء سفن حمولتها 3.59 مليون طن في الفترة من يناير إلى مايو 1977 .. فضلاً عن أن ناقلات تنترول واحدة يوسمها نقل 500 ألف طن بتنول خام مرة واحدة.

ثالثاً: الميناء المحوري

- لدى إقتصاد كامل بأن موقع الميناء المحور الطبيعي هو شرق بورسعيد .. لأن الميناء المحوري له عدة خصائص إقتصادية وجغرافية وتكتولوجية من أهمها
- أن يكون بكامله ميناء الحاويات (Container Port) وليس ميناء لصاحه حاويات (Container Terminal)
- أن تكون محوريتها الجيوستراتيجية ذات أهمية لوجستية متميزة
- أن يكون موقعه البري محققاً للفيوترات المالية والزمنية ودورات تشغيل السفن المتلفة معه
- وأن يكون واقعاً على أو بالقرب من ممرات ملاحية دولية وفي مركز شبكة خطوط الملاحة الدولية
- أن يكون ماصصة مركزية بالنسبة لجمعية من الموانئ الواقعة على محيط دوائره الجغرافية Feeder ports يتمند في تشغيلها على الطاقة الإنتاجية للميناء المحوري الأم
- أن يتوافر له ظهير أرضي (Hinterland) ذو طبيعة جيوستراتيجية وإمامية مائية (Foreland) متفخمة على طرق النقل الدولية تزود بدفومات وخصائص نقاط الالتقاء والتقاطع
- أن تخضعه شبكات من الطرق البرية والبحرية والصيدية والبحرية والجوية
- أن يكون يميناً على شبكة طرق وموانئ الأسواق والموانئ الإقليمية والدولية
- أن تتوافر له ظروف مقلية مواتية تساعد على سلامة وإستمرار العمل فيه
- أن يمتلك تجهيزات ومعدات وآلات تكنولوجية حديثة تمكنه من أداء العمل وفق العوللات والمستويات العالمية
- أن يتضمن الميناء منطقة أو عدة مناطق حرة
- أن يكون قاعدة للخطوط المحلية الدولية، وخطوط التغذية الإقليمية Regional Routes
- أن يدار وفق جدواول تشغيل زمنية محددة ودقيقة على أساس قاعدة الخطأ صفر Zero defect
- نقاط على معدلات توريد "أساطيل السفن"
- أن يكون مركزاً ملاحياً (Maritime center)
- ومركزاً لصناعة النقل والسفن (shipping center)
- ومركزاً مالياً (Financial center)
- ومركزاً تجارياً (Commercial center)
- ومركزاً صناعياً (Industrial center)

رابعاً: حقائق عن الميناء المحوري - شرق بورسعيد

- مصر بموقعها الهستري والجيوستراتيجي تصلح أن تكون من أهم مراكز إستقبال والتوزيع السلمي Distribution في منطقة الشرق الأوسط
- أن مصر هي الواجهة الوحيد الذي يتحارب مع كل هذه الإشتراطات فميناء بيروت الذي إنتجت خطة تطويره عام 2000 كانت طاقتها 400 ألف حاوية
- أن منطقة شرق البحر المتوسط بكاملها ليس فيها ميناء محوري واحد حتى الآن

خامساً: الخلاصة

- أن الإتجاهات الرئيسية للاقتصاد المصري تشير إلى تحركنا نحو الإندماج الفعال في الإقتصادات الدولية القائمة بكثافة على صناعة الخدمات
- وأن قساعات البحري قد عاد إلى هذا الميدان بقوة تبحث عن فرص الإستثمار
- وأن مصر تمثل بيئة ودية في الإستثمارات Investment - Friendly environment
- وأن موقع الميناء المحوري يتوسط بقعة جغرافية تمثل طقة نقلية دولية
- مع ملاحظة أن لغة النقل البحري الدولي قد مسارت في عمليات التحوية Containerization
- وأخيراً فقلتي مؤقن من أن مصر والعالم لفيهما أقداب وإمكانات مشتركة مهمة في التحالف الإقتصادي في مثل هذا المشروع البحري



عودة إلى قضية الإنبعثات الغازية

الضارة في العالم

عميد بحري متقاعد عبد العزيز أبو قنديل

صرح أحد المذيعين في نشرة الأخبار في الإذاعة البريطانية BBC في أحد الأيام في شهر فبراير 2007 أن العلماء قد انتهوا إلى أن ماكينات السفن تحدث تلويثاً للبيئة أكثر مما تحدثه ماكينات الطائرات. ويدي هذا التصريح أنه يظهر أن صناعة الخطوط الجوية، والتي ترى انبعثات طائراتها بوضوح أكثر من أي انبعثات تخرج من السفن أنها تدافع عن نفسها، وأنها تدعو إلى عودة الصرا مع صناعة النقل البحري في هذا الشأن وواضح أن القلق هو الخوف من الكارثة الاقتصادية إذا ما اختار المسافرون البقاء في منازلهم وفي بلادهم حتى لا يتسبب سفرهم بالطائرات في خلق أثار كربونية ضارة في العالم. لذا فإن القادمين بتشغيل الخطوط الجوية يقومون بإعداد ردهم بأسلوب قوي أخذين في الاعتبار كميات الانبعثات الضارة التي تسببها مختلف وسائل النقل في العالم.



نطاق مسافة 24 ميل في البحر المواجه لاسواحل ولاية كاليفورنيا وواضح أن هذه القوانين تُعتبر مخالفة لقانون البحار LAW OF THE SEAS لهذا الإصاح للمياه الإقليمية. وليس من الواضح كيف سيتم تطبيق وتنفيذ هذه القوانين، علم بأن مسؤولية العمل البحري في جميع أنحاء المياه المحيطة بالولايات المتحدة الأمريكية تقع على مسؤولية قوات خفر السواحل الأمريكية وهذه ليست مشتركة في وضع وتنفيذ هذه القوانين الحلية لولاية كاليفورنيا. وهذا الإجراء ربما يكون إشارة إلى أنه بينما ولاية كاليفورنيا عدة ما يكون لديها آراء متشددة حول شؤون البيئة فإن هذا النوع من القوانين الحلية قد تنتقل إلى ولايات أخرى في الولايات المتحدة وأيضاً إلى أماكن أخرى في العالم. وأقصى سيناريو مُستل للتلل البحري سيكون الفرق في قوانين ملكية مختلفة تحتاج إلى مستويات مختلفة للإنبعثات الغازية من السفن فوق تلك الحولية في المعاهدة الدولية لمنع تلويث البحار MARPOL والقواعد التنظيمية لمناطق السيطرة والتحكم في الإنبعثات الغازية لثاني أكسيد الكبريت SECAS والتي قد تحتاج في النهاية إلى مضاعفة الاحتياطات الفنية والعملية بالسفن. ولهذا فإن منظمة BIMCO تشرع أنه من الضروري أن تكون قريبة جداً من هذه القضية مؤكدة على توفير الامكانيات العملية. أما الشعوب والسياسيون الذين يرغبون فقط في الطول التهربية لتقليل الإنبعثات الضارة في الهواء، فليس لديهم الصبر وطولهم إعطاء الفرصة للعلماء والفنيين ليبحثوا الحلول الفنية العملية وذلك إذا كانت الممانعة من تلويث الهواء وقضية الضده العالي إلى أولويات اهتمامات الشعوب في العالم. من جانب آخر، فإن على صناعة النقل البحري أن تتعامل مع الطاقن وتبني الوسائل العملية التي لا تزعج السفن الحولية، والتي يمكن تطبيقها معقولة. وإلى نفس الوقت تبقى الصورة في جانب ضرورة تغيير المواصفات الخاصة بالماكينات والعدادات البحرية وتطويرها واختيارها عملياً. وعلى مصانع الماكينات البحرية الرئيسية أن تعمل بجهد لإنتاج ماكينات يخرج منها القليل من المواد الضارة مع العالم. وهذا يشير قضية معقدة في تصميمات الماكينات البحرية وعمليات الإحراق الداخلي COMBUSTION PROCESS. بينما هناك فئة أن ماكينات المستقبل ستكون أكثر نظافة من ماكينات اليوم، فإن الحل هو بعض الصبر. فحتى الآن لا توجد مواصفات معترف بها دولياً لأجهزة الكولد الحديد COLD IRON-ING المستخدمة في تكثيف الإنبعثات الغازية الساخنة بتبريدها وتحويلها إلى سوائل وشواحب يتم إزالتها بسهولة. إنها مستحبة ولكن ذلك سيحتاج إلى وقت. كما أن نظم الجهود والترددات VOLTAGES - FREQUENCIES للأجهزة التي تعمل بالسفن وتلك التي تعمل في البحر. إن يتم توجيهها. كما أن هناك جهد كبير يُبذل لتطوير أجهزة فرك وتنظيف العوامد SCRUBBING EXHAUST CLEANING ولكن ذلك لا يحدث في أية وجهها. كما أن المحاولات جارية لعمليات الانتقال من الوقود العادي إلى الوقود المكرر الذي يتم تكريره في معامل التكرير. ولكن هذا الأمر خارج نطاق صناعة التلل البحري ويحتاج في اختصاصات صناعة تكرير البترول.

وهذه المجدلات من من يتسبب في تلويث أكثر للبيئة، لا تساعد في شيء ولكنها تدرى إلى بلبلة الدرس أكثر مما يجب. كما أنها تثير السياسيين ليخضعوا قوانين طائشة وباطلة وعلى أية حال فإن تلك المجدلات تبين عمق الشعور بالخوف من تأثير الإنبعثات الضارة في الجو، كما تشرح لنا من الضروري أن تدخل صناعة النقل البحري تحسينات بيئية في تشغيل السفن، فانبعاثات الطائرات تسهل رؤيتها، وأي شخص يصالون جوا خارج أوطانهم، سواء لقضاء اجازة أو لإنجاز أعمال، يفهمون هذه القضايا، ولكن للأسف، فإن القليل من الناس يربطون بين توافر الهضائر التي يحتاجونها من الأسواق في بلادهم وبين تشغيل السفن بين الموانئ في العالم لقلل هذه الهضائر إلى بلادهم. كما أنه يبدو أن معظم الناس والسياسيين ليس لديهم فكرة عن كيفية واسلوب تقليل الإنبعثات الضارة من الماكينات البحرية الكبيرة وحدثت توليد الطاقة اللازمة بالسفن. فبعضهم يقول: يمكنهم الانتقال إلى استخدام وقود أنظف! كما لو كان ذلك من السهل عمله بتغيير مفتاح تحويل SWITCH على غرفة ماكينات السفينة، كما أن الوقود الأنظف أعلى سعراً من الوقود. لماذا مما يؤثر على أسعار نقل البضائع بمرء. ويقول آخرون: إن السفن يمكنها الانتقال إلى استخدام الطاقة اللازمة لها من البر عندما تدخل الموانئ. وفلاذ لا يعلمون أن هناك من يقوم بتوفير الطاقة الكهربائية في محطات توليد الطاقة في البر. وإن الإنبعثات الضارة من السفن قد تكون أقل تلويثاً ليو من محطات توليد الطاقة الكهربائية في البر لتوفير الطاقة الكهربائية اللازمة للسفن العديدة في الميناء. ولكن البعض الآخر يمكن السفن وضع فركات SCRUBBERS. وفلاذ يعلمون أن الفركات شائعة الاستعمال في السفن التجارية، ولكنها ليست بالآلة اللازمة لتشغيل ماكينات ديزل قوت 95 ألف حصان لدفع سفينة حاويات عملاقة.

والاصوات العالية التي تصدر عن رغبتها في إتخاذ إجراءات حاسمة لسيطرة على النسخة العلمي، يبدو أنها تفضل أكثر من أنها مبنية على حقائق علمية بجاءت فكرة تعديد مناطق التحكم في انبعثات ثاني أكسيد الكبريت (SO₂ COMMISSION CON-TROL AREAS). وسيتم ما فويحت الفكرة بالتدريج والتجارب. ومنذ شهر مايو 2006 تم تعديد منطقة تحكم في بحر البلطيق، بينما سيتم تعديد منطقة تحكم أخرى في بحر الشمال من شهر نوفمبر 2007. وجرى في هذه المناطق توفير ترميم السفن بالوقود الخاص الذي يصدر كبريت قليل كميات كافية ومناسبة، ثم إيجاد الوسيلة لتعزير هذا الوقود في صهاريج حصة بالسفن. وأيضاً إيجاد حل لمشكلة الانتقال من استخدام الوقود العادي، عالي الكبريت، إلى الوقود الخاص، منخفض الكبريت، وتوفير هذه الاحتياجات تجعل صناعة النقل البحري تتوافق مع متطلبات الشعوب. ولكن ما يؤثر القلق هو تبة بعض المناطق وضع قوانين محلية سيأتي معقولة قريباً. وتقدموا الامصوات العالمية. لمطالبة بواء أكثر نقاءً فقد ظهر قلق شديد حول القوانين التي أعدتها مجلس موارد الهواء التابع لولاية كاليفورنيا، والتي تقر تطبيقها ليس فقط على جميع السفن التي تدخل موانئ الولاية، ولكن أيضاً على جميع السفن التي تعمل أو الموجودة في

حقوق الإنسان ... ذلك العلم الإنساني المستحيل

"الحق هو الحرية"
الفيلسوف الألماني هيغل (Hegel) (1770 - 1831)

الجزء الثاني

ريان / فاروق عبد المنعم الصايغ
خبير ومستشار بحري

ذكرنا في العدد السابق معلومات أساسية عن حقوق الإنسان وتصنيفها إلى ثلاث فئات وأشركنا إلى كلمات ومصطلحات ومفاهيم وفي هذا العدد نستعرض الآراء وجهات النظر عن حقوق الإنسان وكذا الأكاذيب والمفاهيم المغلوطة



بإلادته أو في ضمان حقوق الإنسان بل ومن أجل التقدم الاقتصادي نفسه.

• قال ألييا حريق في كتابه "الديمقراطية" (13 فصلاً): الحرية هي الركيزة الأولى من ركائز العدالة والركيزة الثانية هي المساواة فالمواطنون مشاؤون أمام القانون والمجتمعات التامة - بشكل عام - ليست تربة للديمقراطية وإنما هي وعاء يتحول إلى يستوعبها ومن ثم يجب الملائمة والمواصلة بين ثقافة هذه المجتمعات والأفكار التي تتبنى الديمقراطية كبداءة وكتمليمة مستمرة وتراكمية في بنائها حتى يتم الوصول إلى صيغتها النهائية.

• قالت الدكتورة مالة مصطفى (مجلة الديمقراطية يوليو 2003): "الحرية المفتاحة ليست لفظ الحرية السياسية وإنما - وربما تسبقها في الأهمية - الحرية الفردية والتي بدونها لا تتحقق الشروط الثقافية والمجتمعية اللازمة لعملية التطور الديمقراطي وإن يكن من المبالغة القول بأن الحرية السياسية نفسها وإن تستقيم وتتعلق دون توسيع مفهوم الحريات الفردية التي هي جوهر الحقوق والحريات المدنية وأساس جميع مبادئ حقوق الإنسان المتعارف عليها عالمياً فهي التي تعطي لجمال العملية الديمقراطية مضمونها الفعلي وفيلها أو نقصانها تصبح تلك العملية إجحاراً دون محتوى".

• قال الدكتور مصطفى النشار (مجلة العربي الكويتية أغسطس 2007): "إن إطلاق حرية التفكير والإبداع يعني ببساطة الحرية في التقدم والأخذ بأسبابها في كل الأصعدة وهي على الإحتياجات ومن ثم علينا أن نؤمن ككرداء ومجتمع بحق الجميع على التفكير بحرية وبدون وضع القيود هنا أو هناك".

• قالكتور كمال أبو المجد في كتابه (حوار لا مواجهة) إن وسائل التفويض والتفويض التي يلجأ إليها الحكام لمواجهة المثقفين أو إحتوائهم أو إبعادهم قد تعددت وتوسعت ونظائرها وهذا مقلق شديد الخطورة لأنهم - المثقفون - يملكون عن أمانة الجهر بالحق وإعلان الرأي ثم إن إزاء بيرون الأمور كلها بمنح السلطة وكما يتعرض فريق منهم لزيد من الضغوط والتفويض وحرمانهم حقاً أصلاً.

• قال مفكر الثورة الفولتير Voltairه "تست: أتفق معك فيما تقول ولكن مستند لأن أوافق على الموت عن حقه في التمييز من رأيك".

• على أن على الآخر ما يجب أن يبين به أو يعرجه من حق التفكير كما يهوى ويجب أن يترك الناس أحراراً لهم الحرية التامة في مناقشة جميع المسائل بدون أن تتدخل الحكومة في مناقشتهم لأن الحياة لا تستحق الإحتبار إذا لم تقهها بالعابر والمتأنسة.

• قال الكاتب المصري مرسى صبا الله (الأهرام 7 يوليو 2007): "أعظم ما في الرسائل السلافية - في الإسلام تحديداً - أن العدل هو أساس الحياة وأن الظلم هو أخطر ما يهدد الحياة".

• قال الفيلسوف الصيني كونفوشيوس Confucius (519 - 479 ق.م) وأعظم مفكر أنبيته الحضارة الصينية القديمة: "إن نظم الحكم التي تعتمد على الإحتياج وبالتالي يتبعها لها الرأيا بعض إرادتهم دون خوف أو قهر هي أفضل أنواع الحكم وأن أفضل الحكم منزلة هو الحكم الذي يحترمه الناس وأتباعهم منزلة هو الذي يحمله الناس".

• قال الكاتب الصحفي فهمي مويدي في كتابه "الإسلام والديمقراطية" جوهر الديمقراطية أن يشار الناس من يحكمهم ولا يفرض عليهم حاكم يكرهونه وأن يكون لهم حق مباحته إذا أخطأ وعزله إذا إضرع ولا يساقوا إلى إحتياجات سياسية ولجتماعية وإقتصادية لا يعرفونها ولا يرضون عنها فإذا عارضها بعضهم كان جزاءه التشريد أو الإعدام بل والتعليب والقتل

• قال الدكتور عوض المر (مجلة الديمقراطية شتاء 2003): "تتحقق الديمقراطية من خلال شعور مبادئهم وعق وإيمان المواطنين بها وحرصهم على تقديدها وترتيبها الحرية بالديمقراطية ذلك أن الحرية تكفل للناس - جميعاً - وقبل بعضهم البعض داخل مجتمعهم أكثر القيم كثيراً في حياتهم لأنها توفر لهم حرية إختيار: - العقيدة التي يؤمنون بها..

• التغيير من أرائهم وأرائهم. - إعتناق آراء سياسية بعينها والإلتزام لها وترويجها. - إدارة الحوار حول المسائل السياسية جميعها. - التدخل في تنظيم إحتجاجي دون آخر. والديمقراطية لا تقاس بما هو مؤمنون من نظمها أو برامجها أو أساليبها وإنما بالنتائج التي حققها".

أراء وجهات نظر

هذه مجموعة من الآراء وجهات النظر ذات الصلة بحقوق الإنسان وهذه

خلاصاتها وبعض نصوصها.

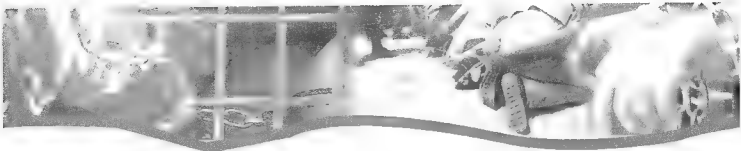
• قال المفكر الفرنسي فولتير 1694 - 1778) Voltaire: (إن التصديق هم الذين يقضون بإعدام الذين لا جرم لهم سوى أنهم يفكرون مثلهم وعندما يسد التصيب العقول فإن المرض يكاد يكون غير قابل للشفاء. • قال فيكتور هيجو يمكن أن يقال إن الحرية هي الأواء الذي يجب أن تستمتع النفس البشرية لأن الله الذي منحنا الحياة منحنا الحرية في الوقت نفسه وإن ما يحتاجه العالم حقا هو مفكر جيد ذلك الصوت الخافت الذي يسمونه الضمير.

• قال الدكتور محمد حلمي مراد في كتابه (الرأي الآخر) "أن الجرح في حرية التعبير وكبت الرأي المعارض يعادى من قبل إجماع التصديق المناقشة المفهوم الديمقراطية فالديمقراطية هي الإيمان الواعي لدى الجميع بحق الشعب بكافة إحتياجاته في المشاركة بصنع القرار السياسي". • قال خالد محمد خالد في كتابه (في البدء كان الكلمة): إن حرية الكلمة إنما تبلغ أشدها في زمالة الحريات الأخرى الحرية السياسية التي تحرر الناس من التبعية والخوف والرعب والاعتباطية التي تحررهم من الإستغلال والاضطد".

• قال المفكر الفرنسي جان جاك روسو Jean Jacques Rousseau (1712-1778) صاحب كتاب (العقد الإجتماعي) الذي يعتبر إنجيل الثورة الفرنسية: إن السلطة التشريعية هي ملك الشعب ولا يمكن أن تكون لغيره وقال قانون لا يصاحبه حق الشعب بنفسه يعتبر ملغى أو بالأحرى لا يعتبر قانوناً

• قال الدكتور حسن ناعمة في كتاب (مبادئ علم السياسة) "من حق كل مواطن أن يمتنع من الإلتزام والتفويضات والآراء السياسية ما شاء وأن يمتنع من المواقف تجاه كافة المشكلات والقضايا السياسية ما يتناسب مع مصلحته ومعتقداته وأن يدافع عن هذه الآراء والمعتقدات بشقي الطرق والوسائل هذا الحق مكفول يتعين أن يكون مكفولاً ومتاحاً".

• قال الفيلسوف اليوناني سقراط Socrates (470 - 399 ق.م): "ليس على الأرض إنسان له الحق في



يجعل الإرادة حرة لأن إنكار الحق ونفي الحرية إقصاء لذات ومن يفقد الحرية يفقد البوابة الإنسانية كما أنه - أي الحق - مسيرة لتنظيم العلاقات البشرية

7 - قال رسول الله صلى الله عليه وسلم "الناس سواسية كأسنان المشط"

8 - قال عمر بن الخطاب موجهاً تعنيفاً إلى عمرو بن العاص " متى إستعبدتم الناس وقد ولدتهم أمهاتهم أحراراً.

9 - إن شرائع الإسلام ومبادئه هدفها إعزاز الإنسان وتكريمه وحمايته من كل ما يهضم حقه أو يطغى على إنسانيته وتتوحد الأديان السماوية - رغم تنوعها - في نهج العنف ونشر القيم وتحقيق العدل بين الشعوب وقد قال السيد المسيح عليه السلام: " أحب أعدائك وأطلب الرحمة لمن يلعنوك وأدع الله أولئك الذين يسيئون معاملتك".

2 - الآية القرآنية صريحة هنا كملت عليهم بمسيطر" (الأنفال/ 22).

3 - دليل على إحترام الإسلام لحرية الإنسان إلى أبعد مدى حق الإنسان في إختيار المعتقد الذي يطمئن إليه ضميره " لا إكراه في الدين" (البقرة / 256).

4 - كأساس للتعامل بين الحاكم والمحكومين يأتي العدل على رأس سلم أولويات القيم الإسلامية حيث يقول سبحانه وتعالى " ولا يجرمكم شنآن قوم على ألا تعدلوا أعدلوا هو أقرب للتقوى " (المائدة / 8).

5 - أمر سبحانه وتعالى بالرحمة بين البشر جميعاً حيث قال إنما السبيل على الذين يظلمون الناس ويغيبون في الأرض بغير الحق أولئك لهم عذاب أليم" (الشورى/ 42)

6 - الحق من أسماء الله الحسنى ويطلق على القرآن الكريم وهو وجوب إحترام كل فرد وهو ما

أن الحريات جميعاً وحدة متكاملة تتهاز أجزاءها فخور المساس يلجدي مقلتها أو باني من الحريات المدنية والسياسية.

* قال دكتور إمام عبدالفتاح في دراسته الشاملة (الإستبداد السياسي والطغيان): "أن البداية المعتادة للحكم الإسلامي بذرت الكثير من بذور الديمقراطية فالحرية في ذلك العصر كانت مكفولة للأفراد وهي لسوء السطاح توقفت ولم يبق لها النمو ولم تزدهر كما ينبغي".

أكاذيب ومضاميم مغلوبة

* قال حاكم الأرض وما عليها من بشر الرئيس الأمريكي رقم 43 جورج دبليو بوش (46 أبريل 2004) إن الولايات المتحدة تلتزم بالقضاء على كل صور التعذيب في العالم وأنها ستقود الحركة للقضاء على هذه الأزمة وذلك من خلال ضرب المثل وإضفاء النموذج ورديا عليه أرسلت إيرين خان السكرتيرة العام لخطة الطغ السولية رسالة إليه (7 مايو 2004) قالت فيها سيدي الرئيس أن الولايات المتحدة لا يمكنها أن تدعى ضرب المثل عندما يكون المثل الذي تضربه هو الجس الإنفرادي والتعذيب والإهانة في أماكن غير ملئن عنها دون رقابة أو محاسبة أي مثل هذا وأي نموذج تلك.

* قال الماخام اليهودي موريس رافال (كلمة خاخام في اللغة العبرية تعني الرجل الحكيم): "إن الله يهدي الرق كيف تفرجون على إدانة الرق. ألا تذكرون أن الأنبياء إبراهيم وإسحق ويعقوب كانوا يتمتعون العبيد إن ما تفعلونه بمطالبة إلغاء الرق هو أمر يقترب من الكفر بالله ، إن إمتلاك العبيد إنتزاع ديني وإنكاره تجديف وعهرقة".

* من المؤثر العنيفة والصدمة ما قاله كوفي أنان السكرتير العام السابق للأمم المتحدة أمام مجلس الأمن ليست المصود الدولية سدا يمنع التدخل الدولي في أي مكان لمنع الإعتداء على حقوق الإنسان فالإنسانية لا تتجزأ بل علينا أن نغير من مفهوم السيادة".

* من السفيرة ما قاله ميموث الغناية الإلهية الرئيس الأمريكي جورج بوش (21 سبتمبر 2004): "إن الحرب على العراق شرعية إستناداً إلى أنه حصل على قرار الموافقة عليها من الكونجرس الأمريكي وهو بذلك يعطى إلغاء منظمة الأمم المتحدة".

* قال رئيس الوزراء الإسرائيلي الأسبق إسحق شامير: " لا الأخلاق ولا التقاليد اليهودية تنبذ الإرهاب ويوسف وسيلة مثالية في مجرى الصراع إذا نحن بيمين كل البعد من تقييد الضمير إزاء إستخدامنا وسائل الإرهاب ضد الفلسطينيين".


حقوق الإنسان في الإسلام

لقد حفت الديانات السماوية على صيانة حقوق وحماية حقوق الإنسان وحرية وكرامته ومن يتنصع الآيات القرآنية والأحاديث النبوية الشريفة يتشبع له كيف حافظت شريعة الإسلام في أصولها على حقوق الإنسانية قبل أن تفكر في تلك الهيئات الدولية حديث:

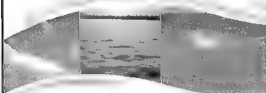
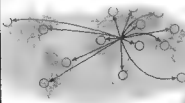

1 - كرم الإسلام الإنسان وفشل وجهه خليفة الله في الأرض فلا يجوز إستعباده ولا ظلمه ولا النيل منه.

* لقد سبقنا بنق أجد وعلمهم فق أبو بكر والبربر وبنامهم من الجليلية وعلمهم غلق مقبر من خلفنا تعصبا" (الإسراء / 7)




البقية في العدد القادم



EGYTRANS

Vessel	Voyage No.	ETS Alexandria	Transshipment Port
A. MIRAS	476W	7-11/2007	Singapore
HANMIRAB	478W	14/11/2007	Fukuoka
IBN SINA	479W	2-11/2007	New York
RUTH BORCHERS	968	9-11/2007	Antwerp
LUC BORCHERS	019	16/11/2007	Rotterdam
EMILY	309	23/11/2007	Genoa
KHAMED ISM	670W	30/11/2007	Barcelona

شركات الحاويات خصخصة أم عمعمة؟

الجزء الثالث



ذكرنا في العدد السابق الإنتاج القيمي (إيرادات النشاط الجارى والتكاليف والمصروفات) وفى هذا العدد نستعرض الفائض الجارى والنهائى والميزانية كقائمة فى (2006/6/30) مقارنة بالعام السابق (2005/6/30) وإجمالى المال المستثمر (الأصول طويلة الأجل + رأس المال العامل)

رابعا : الفائض الجارى والنهائى

1 - بلغ الفائض الجارى 354.2 مليون جنيه بنقص قدره 76.5 مليون جنيه عن العام السابق بنسبة نقص قدرها 21.1% .
وبلغت نسبة الزيادة فى شركة الإسكندرية 5.2% وفى شركة بورسعيد 4.4% ، ونقص بلغت نسبته فى شركة دمياط 15.9%
واستأثرت شركة الإسكندرية بنسبة 40% من إجمالى الفائض الجارى مقابل 37.3 % فى العام السابق بينما استأثرت شركة بورسعيد بنسبة 31.1% مقابل 29.1% فى العام السابق.

وعلى ناك فإن شركة الإسكندرية قد حققت 26.3% من إجمالى الحاويات المتداولة مقابل 24.4% فى العام السابق وحققت 37.2% من الإيرادات الجارية مقابل 35.3% فى العام السابق ، واستخدمت 34.4% من إجمالى التكاليف مقابل 33.3% فى العام السابق وحققت 40.1% من الفائض النهائى مقابل 36.7% فى العام السابق
بينما حققت شركة دمياط 39% من الحاويات المتداولة مقابل 43.4% فى العام السابق وحققت 28.4% من الإيرادات الجارية مقابل 32.9% فى العام السابق، واستخدمت 28% من إجمالى التكاليف مقابل 32.2% فى العام السابق وحققت 33.5% من الفائض النهائى مقابل 38.2% فى العام السابق .

أما عن شركة بورسعيد فقد تداولت 34.7% من إجمالى الحاويات المتداولة مقابل 32.2% فى العام السابق ، وحققت 34.4% من الإيرادات الجارية مقابل 31.8% فى العام السابق، استخدمت 37.6% من التكاليف مقابل 34.5% فى العام السابق وحققت 26.4% من الفائض النهائى مقابل 25.1% فى العام السابق

خامسا : الميزانية كقائمة فى 2006/6/30 (العام الحالى) مقارنة بـ 2005/6/30 (العام السابق)

1 - الأصول طويلة الأجل

إنخفضت صفاتى الأصول الثابتة من 417.5 مليون جنيه إلى 395.7 مليون جنيه بنسبة خفض قدرها 5.2%، وإنخفضت الأعمال تحت التنفيذ من 816.7 مليون جنيه إلى 185 مليون جنيه بنسبة خفض قدرها 77.3% .

وبإضافة الإستثمارات طويلة الأجل والأصول غير الملموسة فإن الأصول طويلة الأجل فى 2006/6/30 تبلغ 609.2 مليون جنيه بنسبة خفض قدرها 5.6% عن العام السابق.

(القيمة مليون جنيه)

بيان	2004/2005			2005/2006		
	مؤشرالريخ %	مؤشرالريخ %	مؤشرالريخ %	مؤشرالريخ %	مؤشرالريخ %	مؤشرالريخ %
1 - شركة الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع	51.3	36.7	132.2	52.1	40.1	140.1
2 - شركة دمياط لتداول الحاويات والبضائع	57.3	38.2	137.5	58.9	33.5	116.9
3 - شركة بورسعيد لتداول الحاويات والبضائع	37.5	25.1	90.6	37	26.4	92.00
جملة	48.7	100.0	360.3	48.3	100	349

2 - الأصول والكسوف المتداولة وأصل المال العامل

ارتفعت الأصول المتداولة من 608.7 مليون جنيه فى 2005/6/30 إلى 725.5 مليون جنيه فى 2006/6/30 بنسبة زيادة قدرها 19.2% وبلغت نسبة زيادتها فى شركة الإسكندرية 16% وفى شركة دمياط 19.3% وفى شركة بورسعيد 25.2% واستأثرت شركة الإسكندرية بنسبة 34.8% من إجمالى الأصول المتداولة مقابل 35.7% فى العام السابق بينما استأثرت

ومن يتبين أن مؤشر الريخ قد إنخفض إنخفاضاً طفيفاً من 48.7% فى عام 2004/2005 إلى 48.3% فى عام 2006/2005 حيث إنخفض فى كل من بورسعيد ودمياط من 37.5% إلى 37% إلى 56.9% على الترتيب بينما ارتفع فى شركة الإسكندرية من 51.3% إلى 52.1%.

تابع شركات الحاويات خصخصة أم معمة؟

ولقد بلغت نسبة السيولة في شركة الإسكندرية 0.8 مقابل 0.7 في العام السابق. وفي شركة دمياط بلغت 2.9 مقابل 1.4 في العام السابق. وفي شركة بورسعيد بلغت 2.5 مقابل 0.76 في العام السابق. وبذلك فإن نسبة السيولة تحسنت في جميع الشركات وتجاوزت أو إقتربت من النسبة المعيارية.

3 - إجمالي المال المستثمر الأصول طويلة الأجل - بأهه المال العامل

بلغ إجمالي المال المستثمر 904.3 مليون جنيه في 2006/6/30 مقابل 674.7 مليون جنيه في 2005/6/30 بنسبة زيادة قدرها 34% وإستأثرت شركة الإسكندرية بنسبة 24.5% منها مقابل 30% في العام السابق بينما بلغت النسبة في شركة دمياط 42.9% مقابل 40% في العام السابق. وبلغت في شركة بورسعيد 32.6% مقابل 30% في العام السابق.

ويتم تمويله من حقوق المساهمين بمبلغ 892.2 مليون جنيه بنسبة 98.7 % مقابل 658.4 مليون جنيه في العام السابق بنسبة 97.6% والإلتزامات طويلة الأجل بمبلغ 12.1 مليون جنيه بنسبة 1.3% مقابل 16.3 مليون جنيه بنسبة 2.4% وبخصوص حقوق المساهمين فإن رأس المال المدفوع منها يبلغ 277.7 مليون جنيه في 2006/6/30 بنسبة 31.1% مقابل 257.7% في 2005/6/30 بنسبة 39.1% والإحتياجات والالتزامات للرحيل بمبلغ 614.5 مليون جنيه بنسبة 68.9% مقابل 400.7 مليون جنيه بنسبة 60.8%.

ويتم رأس المال المدفوع بالنسبة لتطبيقات المساهمين في شركة الإسكندرية 58.7% مقابل 65.7% في العام السابق وفي شركة دمياط 25.8% مقابل 29.6% في العام السابق وفي شركة بورسعيد 18.5% مقابل 27.2% في العام السابق. وأن الإلتزامات طويلة الأجل والتي تبلغ 12.1 مليون جنيه مقابل 16.3 مليون في العام السابق تتركز في شركة الإسكندرية بنسبة 100% منها مقابل 91.5% في العام السابق.

شركة دمياط بنسبة 45.8% في العاميين. وبلغت في بورسعيد 19.4% مقابل 18.5%.

أما بالنسبة للصنوع المتداولة فقد إنخفضت من 579.5 مليون جنيه في 2005/6/30 إلى 430.4 مليون جنيه في 2006/6/30 بنسبة خفض قدرها 25.7% وبلغت نسبة الزيادة في شركة الإسكندرية 2.6%. وإنخفضت في شركة دمياط بنسبة 42.7% وإنخفضت أيضاً في شركة بورسعيد بنسبة خفض قدرها 60.9%.

وإستأثرت شركة الإسكندرية بنسبة 63.9% من الإجمالي مقابل 46.2% وإستأثرت شركة دمياط بنسبة 24.7% مقابل 32.1% وإستأثرت شركة بورسعيد بنسبة 11.4% مقابل 21.7%.

وبخصوص رأس المال العامل (الأصول المتداولة) فقد إرتفع من 29.2 مليون جنيه في 2005/6/30 (العام السابق) إلى 295.1 مليون جنيه في 2006/6/30 (العام الحالي) بنسبة زيادة قدرها 910.6% وتحول رأس المال العامل الذي كان سالياً في شركة بورسعيد بمقدار - (13.4) مليون جنيه إلى قيمة موجبة قدرها 91.5 مليون جنيه وارتفع رأس المال العامل من 93 مليون جنيه في شركة دمياط إلى 226.2 مليون جنيه بنسبة زيادة قدرها 143.2% مما يوضح تحسن الهيكل المالي بالنسبة للشركات الثلاث.

ولقد بلغت نسبة التداول (الأصول المتداولة / الصنوع المتداولة) 1.69 في العام الحالي مقابل 1.05 في العام السابق. ومن المفترض أن القيمة المعيارية لنسبة التداول 2 ولقد بلغت نسبة التداول لشركة الإسكندرية 0.92 مقابل 0.81 في العام السابق. وفي شركة دمياط بلغت 3.13 مقابل 1.5 في العام السابق. وفي شركة بورسعيد بلغت 2.86 مقابل 0.89 في العام السابق. وبذلك فقد تحسن الوضع بالنسبة للشركات. وإذا ما إستبعدنا المخزون من الأصول المتداولة فنحصل على نسبة السيولة (الأصول المتداولة - المخزون / الصنوع المتداولة) فإن نسبة السيولة تبلغ 1.5 هذا العام مقابل 0.93 في العام السابق. ومن المفترض أن النسبة المعيارية تبلغ واحد.

شركة تابعة للشركة القابضة للنقل البحري والبحري



تم عقد الجمعيات العامة للشركات التابعة للشركة القابضة للنقل البحري والبحري خلال شهر سبتمبر 2007 وذلك مناقشة الميزانيات العمومية والقوائم المالية للشركات التابعة للعام المالي 2006 / 2007 حيث أظهرت القوائم المالية نتائج جيدة تمثلت في:

بالنسبة لشركات النقل البحري فقد حققت شركة الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع صافي ربح قبل الضريبة بلغ (153.539) مليون جنيه بنسبة تطور عن المستهدف بلغت 12.6% وعن العام الماضي بنسبة 9.6% كما حققت شركة بورسعيد لتداول الحاويات والبضائع صافي ربح قبل الضريبة بلغ 127.077 مليون جنيه بنسبة تطور عن المستهدف بلغت 41.2% وعن العام الماضي بنسبة 38.1% وكذا فقد حققت شركة دمياط لتداول الحاويات والبضائع صافي ربح بلغ 119.371 مليون جنيه بنسبة تطور عن المستهدف بلغت 11% أما شركة القناة للحملة فقد حققت صافي ربح قبل الضريبة بلغ 46.830 مليون جنيه وبزيادة



اللواء/ البحري
محمد يوسف



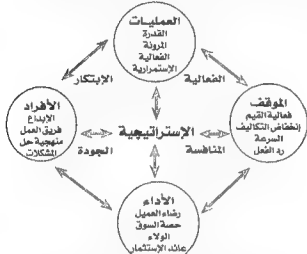
محمود محي الدين
وزير الإستثمار

حققت صافي ربح قبل الضريبة قدره 760 ألف جنيه. هذا ويتولى الشركة القابضة بقيادة اللواء بحري محمد يوسف متابعة أعمال جميع الشركات التابعة بهدف تحقيق المزيد من النتائج والإنجازات.

بقلم محاسب سعيد رجب شرف- الخبير المالي والاقتصادي



ذكرنا في العدد السابق أن الإدارة هي العامل المحدد لتحقيق نجاح الشركات بكل أنواعها سواء كانت اقتصادية أو خدمية أو صناعية
وأكدنا أن دراسة موضوع الجدوى التنافسية تهدف إلى ربط عملية الجودة الإدارية بالوسائل الأكثر كفاءة لنجاحها وهي إدارة التسويق والمعلومات وهرقنا بين إدارة الجودة والجودة الإستراتيجية



ويشكل عام يمكن الإنفاق حول التعريف بأن إدارة الجودة تعني:

- 1 - إنشاء إدارة مستهدفة بلغ المؤسسة إلى الالتزام بالتصميم المستمر للأساليب الإدارية من طريق تحسين (الدخلات والعمليات والمخرجات) وذلك بهدف خلق مناخ يشجع جميع العاملين على المشاركة الفعالة في صلبة التغيير نحو تقليل الهدر وتعميم الثريد - وذلك يحتاج إلى معرفة الآتي
- 1 - إدارة الجودة هي (التخطيط - التنظيم - القيادة)
- 2 - تطبيق الجودة (معايير لخدمة - ولواصفات)
- 3 - مراقبة الجودة (النتائج والوثائق)
- 4 - تطوير الجودة بمعنى (تحسين المستمر)

تعريف الجودة الإستراتيجية:

يمكن تعريف كلمة الجودة الإستراتيجية بأنها العملية المتطورة والتي تتميزها الإدارة العليا للمؤسسة والتي تنظم الأهداف الطويلة هجيرة وتحدد الطريقة التي تستوفي بها هذه الأهداف.

وهناك بعض الخيارات في تحريك التوجه نحو إدارة الجودة الإستراتيجية هي:

- 1 - العولة.
 - 2 - تقنيات الحاسبات الآلية.
 - 3 - تقنيات المعلومات واتصالات.
 - 4 - حركة إدارة الجودة.
 - 5 - بزوغ مفهوم راس المال البشري
- وتعطي الشكل الإداري الأساسية لتطبيق إدارة الجودة الإستراتيجية ينبغي عمل الآتي:
- 1 - استمرار التطوير والتصميم وخاصة على مستوى الإدارة العليا والوسطى وتقليده حتى في أقل الوحدات الإدارية بالمؤسسة.
 - 2 - إستراتيجية التعريب والتعليم والنمو الثقافي للعاملين على كافة المستويات مما يشجع على الإنسجام والتكامل الإداري والإستراتيجي.
 - 3 - توافر لمعلومات والقياس لدعم جهود الجودة الإستراتيجية ورفع مستوى الوعي والتعصب لدى العاملين على كافة المستويات الإدارية.
 - 4 - التعاون والمشاركة والتكبر لدعم جهود التطبيق وإستراتيجية التطوير برغم اختلاف وجهات النظر بين أطراف المؤسسة أو الشركة - وهذا الوعي سوف يطور خلال الزمن ويكسر حاجز البيروقراطية واللوم.
 - 5 - القياس وتقييم نتائج النظام الإداري أولاً بأول والاستفادة من عملية تطبيق الجودة الإستراتيجية فهناك خمس مراحل مختصرة لتطبيق هي
 - 1 - وضع رؤية ورؤية جيدة.
 - 2 - وضع أهداف الجودة كجزء من الخطة الإستراتيجية المؤسسية.
 - 3 - نشر أهداف الجودة لكل المستويات التنظيمية والفرعية.
 - 4 - تعريف وتحديد مكان موارد المؤسسة.
 - 5 - إعداد تقارير نتائج العمل لأصحابها عند الخطول والتقييم.
- ويوضح الشكل التالي مراح تطبيق الجودة الإستراتيجية من خلال التوازن البنائي لتطبيق مفاهيم الجودة والمحدد على أربعة محاور أساسية تحتاج إلى تكامل لتطبيق إستراتيجي إلا أنه هناك بعض العوائق في تطبيق إدارة الجودة الإستراتيجية تنحصر في:
- 1 - القوي وعدم تحديد السلطات والمسؤوليات
 - 2 - المركزية التي لا تسمح للفرع بمرورها والتكبير والتعويض
 - 3 - لاتجاه الحكمة العمليات بل هو تكامل وتعاون بين كافة الأنشطة.
 - 4 - التركيز على الأهداف قصيرة المدى بدلاً من العمل والبيئة
 - 5 - عدم وضف نظم المعلومات للجودة بالمؤسسة أو الشركة
 - 6 - عدم إشراك الإدارة العليا في جهود المشروعات التطويرية
 - 7 - ضعف نظام التشجيع وحافز العمل الفعال

نموذج تطبيق الجودة الإستراتيجية

يوجد فقد مرصنا الشركات التي تواجه إدارة الجودة الشاملة ولأنها كثيرة ومتاخلة لفرها تحتاج إلى جهود كبيرة وخبرات جريئة ومشاركة فعالة من جميع الأطراف العاملة في المؤسسة أو الشركة لأن ذلك الحاجة تدعو إلى تبني طريقة جديدة في التفكير والإدارة إنشاء من نظام المشاركة في صناعة القرار وتقليده وبناء هيكل جديد المؤسسات أكثر مديعية وتطوير العلاقات بين أطراف النظام من جهة وبين النظام وأطراف القبة من جهة أخرى ونظام معلومات مثالي يدعم كل الأطراف ويحلل جيد من الأفراد المتشيزين فالجودة الإستراتيجية تقيم على سياسة وضع أطراف النظام لأهدافهم وحديدهم لأدوارهم واختيارهم ورمي يقدم الأهداف العامة والخاصة وهذه السياسة تنقل في مراكز المسؤولية الإلتزام الداخلي نحو الأهداف فالإلتزام ضروري حيث تبت أن التفويض والتأجيل بالمثل القوي للجودة غير فعال فوضع أطراف العمل لأدوارهم وموافقة رؤسائهم يلزم القوي المعاملة معرويين ورؤساء التفكير في المشكلات والعوائق المؤسسية ويسعون لعدم وقوعها وتضخيم الحلول لها قبل أن تقع.

- 1 - إدارة الجودة الإستراتيجية هي إعادة تعريف مفهوم الجودة الشاملة في ظل المنافسة وسريعة المتغيرات العالمية ورفع حدائق المصالح أصبح ضرورة وجود إستراتيجية لأي مؤسسة أو شركة.
- 2 - وكذا على أن إدارة الجودة الإستراتيجية ليست بدلاً من التخطيط الإستراتيجي هي هي كمثل له روابط وبرامج التحديث والتطوير النظام العمل وتشرة على كافة المستويات الإدارية.
- 3 - تركز على أن نجاح إدارة الجودة الإستراتيجية يتطلب مفراد مختلفين فكرياً وتشغيلياً يعطين نمو الإبداع والتحديث المستمر.
- 4 - نريد أن نقول أن إزالة العوائق والأمراض المؤسسية يبدأ من خلال مفهوم التكامل الإداري بين الأنشطة القائمة والنظام حتى يتحقق النجاح الشامل وريادة.
- 5 - وأخيراً وليس آخراً غايي أرجو أن أكون قد وفقت في عرض معنى الجودة الإستراتيجية بإعتبارها مفهوم جديد في علم الإدارة رأيت أنه من المهم التعريف به وتقريبه بقدر الإمكان إلى الألعان.....

والله ولي التوفيق



MAHONEY

E G Y P T

YOUR LOCAL AGENT
IN ALL EGYPTIAN PORTS

Alexandria - Damietta - Port Said

www.mahoney.com

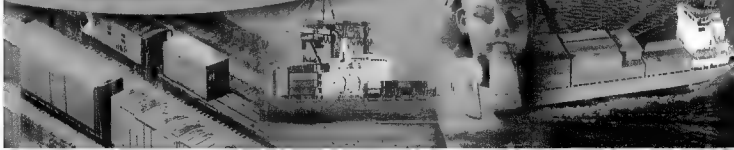
48863033

48863033

90183033

4832000

egypt.com





اللواء بحرى
محمد ذكى



اللواء بحرى
محمد يوسف



وتابع استعراضه فى

الجمعية العمومية لشركة المستودعات المصرية العامة
معدلات مرتفعة فى مجالات التخزين الجمركى والنقل ومستودع النهضة
شهادات الأيزو تؤكد التزام الشركة بالمقومات العالمية فى الأداء والخدمات



تم عقد الجمعية العمومية لشركة المستودعات المصرية العامة برئاسة اللواء بحرى محمد يوسف رئيس مجلس إدارة الشركة القابضة للبحر والجوى بحضور اللواء بحرى محمد ذكى رئيس مجلس الإدارة والعضو المنتدب لشركة المستودعات المصرية وأعضاء الجمعية العمومية.

استهل أعضاء الجمعية إجتماعهم بالترحيب الحار والحفاوة الكبيرة باللواء محمد يوسف رئيس الشركة القابضة وهو يواصل مسيرته فى مسئولية دعم إنطلاقه قطاع النقل البحرى واستكمال مسيرة الإصلاحات العديدة فى هذا القطاع الإستراتيجى الهام ومؤكد على التزام جموع العاملين فى مختلف قطاعات الشركة على بذل المزيد من الجهد والإستمرار فى تحقيق المزيد من المعدلات والتأثير فى أعمال الشركة بمكانتها الرائدة وبرفوها المتعددة فى الموانئ المصرية.

ونقلت فى الجمعية العمومية نتائج نشاط الشركة والى وضع منها تحقيق نتائج متميزة وبخاصة فى مجالات التخزين الجمركى وعمليات النقل بإستخدام أسطول الشركة لاختلاف المحافظات.

أداء متميز

أكد اللواء محمد يوسف رئيس الجمعية العمومية ورئيس الشركة القابضة بالأرقام المحققة والى تعكس المستويات المتقدمة للأداء فى قطاعات شركة المستودعات المصرية وهو ما يدعم تفويض إستراتيجية الشركة القابضة فى مواجهة العديد من المتغيرات فضلاً عن المنافسة الشرسة محلياً ودولياً. ومن أبرز النتائج المحققة فى الشركة هو نجاحها فى تحقيق زيادة عن المستهدف 16% وأزيد بنسبة 12% عن العام الماضى وبلغت أرباح الشركة 21 مليون جنيه بزيادة عن المستهدف 551% وبنسبة 35% عن العام السابق وذلك قبل الضريبة.

وقد صنف اللواء بحرى محمد يوسف رئيس مجلس إدارة الشركة القابضة ورئيس الجمعية العمومية وأعضاؤها على تقرير مجلس إدارة شركة المستودعات المصرية العامة من العام المالى 2007/2006 وكذلك التصديق على ميزانية الشركة والقرارات المالية كما تمت الموافقة على توزيع الأرباح المقررة للعاملين بالشركة. وكانت الجمعية قد إستعرضت كافة أنشطة الشركة حيث أشادت بمستويات الأداء والمعدلات بالمستودع الجمركى بمنطقة النهضة والتابع لشركة المستودعات المصرية بما يوفر به من إمكانيات ومقومات وأساليب للإدارة انعكست على نسبة الأشغال الجمركى وأرتفاعها وزيادة الإقبال من العملاء بصورة متزايدة على جانب آخر، صرح اللواء بحرى محمد ذكى رئيس مجلس الإدارة والعضو المنتدب لشركة المستودعات المصرية العامة بأن مناقشات الجمعية العمومية والأرقام التى تحققت تؤكد أن جموع العاملين بالشركة هم أصحاب الفضل الأول وتبرمج فى نفس الوقت مدى ما يبذلونه من جهد ولتزامهم بالخطط الموجودة والتى تستهدف ولغا توثيقها تطوير الإدارة وتقديم خدمات متميزة للعملاء بتيسيرات تدمر إصناف الإجراءات واحترام عنصر التوقيت وقد ساعد على ذلك تطوير الأداء الإلكتروني وربطه بميناء الإسكندرية.

منظومة ومكانة

وقال أن الشركة تالز دائماً العديد من الشهادات الدولية التى تؤكد مكانتها وإبرازها تمثل منظومة متكاملة العمل والتتسيق مع كافة القطاعات وبفكر متطور وآخر شهادة حصلنا عليها هى شهادة الأيزو للصحة المهنية وشهادة أخرى للأيزو فى الخدمات البيئية بتاريخ أغسطس 2007 وهو دالة على ما تشهده الشركة من تطوير مستمر خصوصاً وأن أعيننا وجهودنا تتركز جيداً أن شركة المستودعات المصرية هى من أرق الشركات الرائدة فى مجال التخزين الجمركى منذ عام 1943 فى مختلف الموانئ المصرية ولعلهم فإن نشاطنا من خلال فروع الشركة يشمل إلى جانب ميناء الإسكندرية والمنطقة ميناء دمياط وميناء الألبية وميناء سفاجا ويرسى نويبع. وأكد اللواء بحرى محمد ذكى محمد أن المستودع الجمركى التوعضى الذى يقع على مساحة 50 فدانا بمنطقة النهضة يعد صورة إيجابية لنجاحات شركة المستودعات المصرية حيث يعتبر تطوير البنية الأساسية والتحديث من أبرز مقدمات موقعه بقرب ميناء الإسكندرية وتوسطه للحد من الصناعات فى العامرية ويرجى العرب وتوفير مخازن مظلمة ومساحات مكنونة لكافة أنواع البضائع والحاويات والسيارات فضلاً عن المعدات الحديثة لتداول البضائع والأسطول الحديث من الشاحنات بالإضافة إلى مقومات التأمين والحراسة وأجهزة الإنفاذ وكل هذه المقومات وغيرها وراء وصول نسبة الأشغال فى مستودع النهضة إلى 90% فى صورة قياسية تعكس إقبال العملاء بالشركة والثقة فى مستوى الأداء والخدمات.

وأضاف من النجاحات أيضاً قيام بعض الشركات الأجنبية مثل شركة الحديد والصلب الإنجليزية والتوكيل اليابانى «ميتسوى» بالتعهد لعقد إتفاق مع الشركة لإقامة مراكز لوجيستية من خلال مستودع النهضة بحيث يكون بمثابة مركز وتوزيع لهذه الشركات الكبرى فى منطقة الشرق الأوسط بمختلف وسائل النقل





شركة جالف بدر

الوكيل الملاحي للخطوط الملاحية



EVERGREEN
ITALIA MARITTIMA S.P.A
HATSU MARINE LIMITED

أحمد حلمي بدر
بهاء حلمي
دكتور محمد بهاء

وجميع العاملين بالشركة يتقدمون بالتهنئة القلبية
للسيد اللواء بحري / توفيق أبو جندية
بفئة القيادة السياسية
بتعيين سيادته

رئيسا لمجلس إدارة

هيئة ميناء الإسكندرية
ويتمنون لسيادته كل تقدم ونجاح
في ظل القيادة الرشيدة

لفخامة السيد الرئيس

محمد حسني مبارك



شركة جالف بدر

الوكيل الملاحي للخطوط الملاحية



EVERGREEN
ITALIA MARITTIMA S.P.A
HATSU MARINE LIMITED

أحمد حلمي بدر
بهاء حلمي
دكتور محمد بهاء

وجميع العاملين بالشركة يتقدمون بالتهنئة القلبية

للسيد اللواء بحري / علاء ندا

على فئة القيادة السياسية
بتعيين سيادته

رئيسا لمجلس إدارة

شركة دمياط لتداول الحاويات والبضائع
إحدى شركات الشركة القابضة للنقل البحري والبري
ويتمنون لسيادته كل تقدم ونجاح
في ظل القيادة الرشيدة

لفخامة السيد الرئيس

محمد حسني مبارك



ميناء السخنة

شركة لإنتاج الوقود الحيوى

BIO DIESEL

• إنتاج شراكة ناجحة بين مجموعة أميرال وبين شركة PTI التنسوية لهتسة النباتات والإنتاجات بالتنسيق مع وزارتي النقل والإستثمار وقطاع النقل البحرى وغبية موانئ البحر الأحمر ومحافظة السويس .

تأسست شركة أميرال للوقود الحيوى بميناء السفنة .

إن الوقود الحيوى 100% صديق للبيئة ويعتمد على إنتاجه على زيوت النباتات هذا ويمكن خلطه مع الوقود المادى أو إستخدامه على حدة. ومن الملاحظ زيادة الطلب عليه فى أسواق أوروبا، الولايات المتحدة، أستراليا وغيرها من الدول لذا يعتبر الوقود الحيوى كوقود خالى من غاز ثنائى اكسيد الكربون المل الأمثل لهذه الدول. إن إستخدام الوقود الحيوى بدلاً عن الوقود المادى أصبح شيئاً مباحاً عليه فى كثير من الدول الأوروبية. ومن المقرر إقامة مصنع مساحته

20.000 متر مربع بتكلفة إستثمارية (17 مليون يورو) لإنتاج الزيت بميناء السفنة على أحدث التكنولوجيا والمعدات التي تتركب

تقديم على نسب وبعمق إنتاج من الزيت سيتم إنتاج 40.000 طن سنوياً من الوقود الحيوى 40.000 جالسون على نسبة تقاً 97% ترتفع فى المرحلة الثانية إلى 80.000 طن وقود و10.000 طن زيت طعام سابقة الإستخدام من خلال الدمج بالقمى طالة إنتاجية لهذا المنتج. وإن يكن هناك أى فائد من هذه الزيت حيث سيتم إعادة إستخدام الفضلات كسمدة لتخصيب التربة وأقيمت مزارع لأشجار الجانورفا لأمر الذى يستلزم إستصلاح ما يارب من مائة ألف فدان على مراحل المشروع الخلفة بدأت بـ 400 فدان كمزرعة للشتلات والأبحاث ثم 6800 فدان بالسويس وتبلغ التكلفة الإجمالية للزراعة حوالى 88.7 مليون يورو. ويهدف هذا المشروع قيمة مضافة متساوية للإقتصاد القومى من حيث ارتفاع حجم الصادرات والإضافة إلى إقامة مجتمعات سكنية بجوار المزارع المقرر إقامتها حيث أن كل 20.000 فدان تحتاج إلى عمالة مباشرة تبلغ 2000 عامل مع أسرم أى أن المشروع يخلق عشرة آلاف فرصة عمل مع توظيف عشرة آلاف أسرة بجوار المزارع.

ماذا تعرف عن ؟
شركة أميرال للوقود
الحيوى
AMIRAL BIODIESEL

محمد البنا:

تعاون الهيئة العامة للرقابة على الصادرات والواردات مع شركة تنمية العين السخنة

سأهم فى تطوير أداء معامل الفحص فى جميع موانئ مصر

إلكترونية وإستخدام أجهزة الفيديو كونفرانس للربط بين مكاتب الجمارك والهيئة

والمستوردين والمصدرين.

وذلك لتحقيق الشفافية فى العمل كما تم إنشاء شبكة ربط بين الهيئة والشركة حيث تم إتخاذ جميع الإجراءات فى خطوة واحدة الأمر الذى إنعكس على مدة الإفراج عن الرسائيل لتصل ما بين 6 ساعات و24 ساعة للرسائيل الواردة للميناء.

إجراءات الصادر المميكنة

بالتسليم التام بين مصلحة الجمارك وشركة تنمية ميناء السفنة تم تطوير البرامج الخاصة بإجراءات الصادر حيث تم تخصيص مكان الإنتهاء من إجراءات الصادر داخل الميناء خارج الدائرة الجمركية تتم فيه عمليات التسجيل والمعاينة والكشف والتطوير الأمنى قبل الدخول للدائرة الجمركية للتشوين تمهيداً للشحن ولم تستغرق تلك العمليات سوى دقائق معدودة طوال 24 ساعة ويقوم بإستخراج تقرير يومية لكافة عمليات الصادر التي تتم يومياً والنظام جاهز لإرسال كافة البيانات آلياً للسادة وزراء المالية والتجارة صباح كل يوم على مكاتبتهم.

أكد اللواء محمد البنا رئيس الهيئة العامة للرقابة على الصادرات والواردات أن تعاون الهيئة مع شركة تنمية العين السخنة ساهم فى تطوير أداء معامل الفحص فى جميع موانئ مصر، مؤكداً أن الشركة قامت بإستثمار مبلغ 45 مليون جنيه لإنشاء معامل حديثة لفحص السلع الغذائية والأجهزة الكهربائية، وجميع السلع التجارية سواء المصدرة والمستوردة.

قال أن التعاون الذى تم بين الهيئة والشركة برئاسة الريان أسامة الشرف رئيس مجلس

الإدارة قد ساهم فى تنفيذ إستراتيجية الوزارة القائمة على التعاون بين الحكومة والقطاع الخاص لتطوير وتحديث الأعمال، مؤكداً أن العامل الجديد تم إعتماها فى هيئة الإعتماد DAD وساهمت فى زيادة سرعة الفحص وأعطت الثقة للمستهلك الخارجى فى المنتج المصرى... كما أضاف البنا أن التعاون بين الجانبين ساهم فى إعداد أحدث صالة لقمة العملاء والمزودة بشاشات عرض



ميناء السخنة

- خدمات لوجيستية
- توفير المال والوقت
- معامل فحص دولية
- مشروعات القيمة المضافة
- بضاعتك أمارة
- سمات تجارية عالمية
- احترام الشحن والتفريغ
- اقتصاديات الاستيراد والتصدير
- تشمل تكنولوجيا الغد
- لسرعة الأداء
- دقة تداول الحاويات
- راحةك مسئوليتنا
- نظم أمن إلكترونية
- خدمات العملاء مجانية



ميناء السخنة .. ميناء القرن

بعض البيانات والأحصاءات عن ميناء السخنة، المركز اللوجيستي وعاصمة المنطقة الاقتصادية الخاصة.

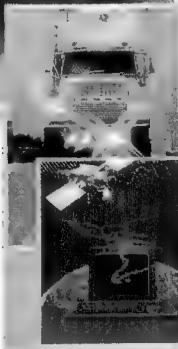
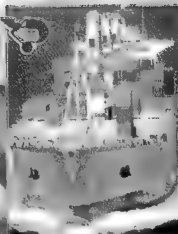
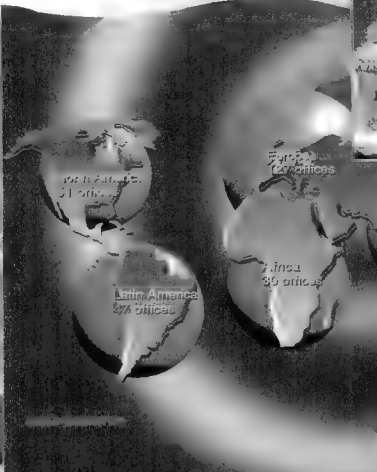
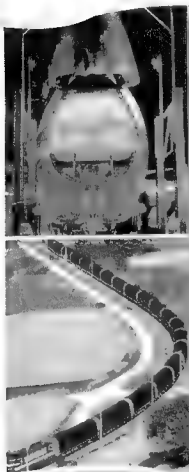
- إجمالي حجم الاستثمارات بالميناء والمركز اللوجيستي حتى عام 2020 تصل إلى 1.7 مليار دولار.
- حجم الاستثمارات الأجنبية المتوقعة في منطقة اللوجيستي حتى عام 2010 تصل إلى 2 مليار دولار وحتى عام 2020، 8 مليار دولار.
- عدد الشركات العالمية المتوقعة في المركز اللوجيستي عام 2010، 300 شركة وحتى عام 2020، من 1500 إلى 2000 شركة.
- أثر العمالة المباشرة المتوقعة الناتجة عن نشاطات الميناء والمركز اللوجيستي عام 2020، 20.000 فرصة عمل، العمالة الغير مباشرة، 85.000 فرصة عمل.
- عدد فرص العمل المتوقعة الناتجة عن نشاطات منطقة السويس الاقتصادية الخاصة عام 2020، 165.000 فرصة عمل.
- حجم النمو السكاني المتوقع بمنطقة السويس الاقتصادية الخاصة عام 2020، 500.000.
- الحجم المتوقع لوارد الدولة المباشرة والغير مباشرة من منطقة السويس الاقتصادية الخاصة عام 2020، 4.6 مليار دولار.

AFIFI

WORLD TRANSPORT

agent of

PANALPINA
on 6 continents



Services Offered in

IMPORT & EXPORT

Arrange of Air-and Oceanfreight-shipments from almost anywhere in the world under complete supervision.

Coordination and handling of Crosstrade-shipments for customers in Egypt

PROJECT-AND-PLANT-TRANSPORT

Worldwide coordination, arranging and transportation of project and entire Plants up to jobsite. Controlling and monitoring of cargo from Egypt and also from suppliers located overseas.

IT-EDP

Panalpina does operate its own worldwide communication-network.

17, PORT SAID STREET-ELSHATBI-ALEXANDRIA-EGYPT.

e-mail: mail@afifiworld.com

web site: www.afifiworld.com

TEL: +2(03)5905730

+2(03)5928123

FAX: +2(03)5923797

+2(03)5901521



شركة العامرية للمخازن الجمركية

Amria Bonded Warehouses Co.



Mariot - Alexandria - Egypt

كينج مريوط - الإسكندرية

شركة العامرية للمخازن الجمركية

AMRIA BONDED WAREHOUSES Co.

شركتنا

الشركات التي يتعامل معها القطاع الخاص في إنشائها بمنطقة الإسكندرية والوجه البحري - قطاع الميناء الحرة

التي تديرها الشركة العامة للمخازن الجمركية - فرع الإسكندرية



تزويدة الشركة بأحدث معدات السلامة والصحة المهنية والدفاع
المدني لضمان سلامة مصالح عملائها .
إدارة واعية ومدرية ذات خبرة كبيرة في هذا المجال ..

نشاط الشركة :-

- تخزين جميع أنواع الحاويات الفارغة والمملوءة بجميع أنواع البضائع الواردة والتراخيص للعملاء .
- توفير ساحات مكشوفة ومخازن مغلقة بأسعار تنافسية وبمساحات كبيرة .
- مجهزة بساحات خاصة لتخزين الحاويات الثلجية والمبردة .
- تخزين السيارات بجميع أنواعها والأثاث والمعدات والسحب لأي إمكانية السحب الجزئي للرسائل حسب الحاجة بدون حد أقصى .

- تفريغ مشمول الحاويات لحظة وصولها بالمخازن أو الساحات وإعادة الفراغ فور التفريغ مما يوفر للعميل غرامات التأخير .
- إستقبال وتعبئة الحاويات بالبضائع الصادرة .
- تقديم الخدمات المطلوبة بتسليمات شديدة تتميز بالسهولة والسرية والمرونة .
- بما مجمع جمركي متكامل لنمو الاجراءات الجمركية في اسرع وقت وبطريقة ممكنة متصلة بالحاسب الآلي لمصلحة الجمارك .

موقعنا :-

- الموقع على تلاقى الطرق (القاهرة - الإسكندرية - برج العرب) القرب من المناطق الصناعية وخاصة برج العرب ومدينة السادات



Head Office: Borg Elarab Road From Alex /Cairo
Desert Road - King Mariot
Tel : (03)4485670 - 4485671 - 4485672
Fax : (03)4485675
Mobil: 012 394 2216
E-mail: ragabnet@intouch.com

الإدارة : أول طريق مدينة برج العرب المتفرع من طريق
إسكندرية
القاهرة الصحراوي كينج مريوط - الإسكندرية
ت: ٤٤٨٥٦٧٠ - ٤٤٨٥٦٧١ - ٤٤٨٥٦٧٢ (٠٣)
فاكس: ٤٤٨٥٦٧٥ (٠٣)
موبيل: ٣٩٤٢٢١٦ (٠١٢)

البحث العلمي ،، البحث العلمي

بيد أن الحديث عن البحث العلمي في مصر سوف يدفعنا إلى الدخول في مناطق شائكة هجرة العقول أو هروبها ما هو إلا ظواهر المشكلة أما أصل المشكلة يبقى شاهداً على سبب تهاطلها العلمي إن آلاف من العلماء المصريين الأذناذ قد أغلقت الأبواب في وجوههم ولم يجدوا عن الهجرة أو الهروب بديلاً وحقق هؤلاء المعجزات ويهروا العالم بأبحاثهم وحققوا سلسلة من الفتوحات العلمية التي أضاعت جنبات العالم وأيقن الجميع الآن أن البحث العلمي هو سفينة النجاة التي من الممكن أن تصل بنا إلى بر الأمان أن العلماء المصريين (أحمد زويل ، فاروق الباز ، محمد النشائي ، مجدى يعقوب وعشرات آخرين) برهنوا للعالم أن إمكانيات المصريين لا محدودة ولكن خارج الوطن

برايك

ما هو سبب فشل منظومة البحث العلمي في مصر ؟ وكيف يمكننا إيقاف تزييف العقول الحاصل في مصر ؟ وكيف يمكن إحداث انتفاضة علمية وبحيثية شاملة تساعد مصر في سعيها للدخول نحو الإصلاح والبناء ؟

الدكتور أحمد عيسوى صالح عضو المجلس القومى للإنتاج والشئون الاقتصادية

1 - البحث العلمي في الخطة العامة للدولة

البحث العلمى والتكنولوجى دور ثابت فى خدمة المجتمع لتغيير طبيعته بتغيير النظام الاقتصادى الذى يهتم به المجتمع ويشمل هذا الدور فى تنمية المجتمع وتطوير إنتاجه وخدماته وتلبية حاجاته وحل مشاكله وتحقيق طموحاته مسئولية البحث العلمى والتطوير التكنولوجى تحت درجة عالية من الأهمية حيث أن وضع وتحقيق البرنامج التنويرى لخطوة التنمية والإصلاح الاقتصادى وما يتبعه من خطط وبرامج يحتاج إلى مخلفات علمية وتكنولوجية عديدة بهدف رفع الكفاءة الإنتاجية وتغيير أنماط الاستهلاك والإنتاج وإحداث التوازن الإجماعى وما يجرى الآن على الساحة العالمية يبرز بوضوح أن الخطر والتقدم من تصديق الدولة التى تملك المعارف والمهارات. فمصر مرمية من العلماء والغبراء الطائرين على تلويح المنجزات العلمية لخدمة المجتمع وتنمية موارده وبقائه إذا ما أتيحت لهم الظروف والإمكانات وتبها لهم المناخ المناسب

ولقد تضمنت الخطة الخمسية 1998 / 97 - 2001 / 2001 (باعتبارها آخر خطة تنموية) بالجلد الثالث. المشروعات وبإيجازها التفصيلية الجزء الثانى (الهيئات الاقتصادية. الوحدات الاقتصادية) مابلى.

إجمالى الاستثمارات الموجهة للبحث العلمى تلك الجهات 9622.4 مليون جنيه

الجهة	(مليون جنيه)	%
وزارة التعليم	1965.8	20.4
وزارة الزراعة	1722.6	17.9
أكاديمية البحث العلمى	1140	11.9
وزارة الكهرباء	879.7	9.1
وزارة الصناعة	547	5.7
وزارة النقل والمواصلات	99.3	1.08
وزارة المالية	36	0.4
الأخرى	3232	33.6
الإجمالى	9622.4	100

ولأن إجمالى الاستثمارات التى وردت بالجلد المشار إليه بلغت 91389.1 مليون جنيه أى أن المخصص لمشروعات البحث العلمى بالجهات بلغت نسبة إجمالى إستثمارات 10.5% وهى نسبة لا بأس بها إذا ما أحسن إستغلاله وسيفيدنا وتشيرها لخدمة البحث العلمى ورفع كفاءته.

الدكتور أحمد عيسوى صالح عضو المجلس القومى للإنتاج والشئون الاقتصادية

فمسئولية البحث العلمى والتطوير التكنولوجى تحتل درجة عالية من الأهمية حيث أن وضع وتحقيق البرنامج التنويرى لخطوة التنمية والإصلاح الاقتصادى وما يتبعه من خطط وبرامج يحتاج إلى مخلفات علمية وتكنولوجية عديدة بهدف رفع الكفاءة الإنتاجية وتغيير أنماط الاستهلاك والإنتاج وإحداث التوازن الإجماعى.



الأستاذ / عادل عبد المعطى محام بالاستئناف العالى ومجلس الدولة

لذلك أعتدى لتكميرى أن أتناول هذا الموضوع، أي أزمة البحث العلمى من زاوية أخرى مستقلة تماماً، ومن منظور زاوية الحريات العامة، خلال عدة مشاهد، وبالأذات مشهد تاريخى بمصر العزيرة فى عام 1910 ويعلق بقناة السويس.



الريان / عبد الرحمن العوا الخبير المالى والاقتصادى

إن أهم الأسباب التى تؤثر فى تخلف البحث العلمى بل التعليم برمرته إنما تكمن وراء عقلية وسياسة القهر التى يمارسها الآباء والمسئولون عن التربية فى المنزل والمدرسة والنادى والشارع أرهبوا القهر من أبنائكم حينئذ لكم الزمان صياقرة



ريان / فاروق عبد المنعم الصايف خبير ومستشار بحرى

تطوير ورفع كفاءة البحث العلمى فى مصر ليس شيئاً يتنبهى إستفظاره بل هو شئ يتعين إيجازه وحيث أن البحث العلمى سقط من حساب الأولويات المصرية فهو يئن من المشاكل التى أوقفت مسيرته. والأمر يتطلب خطة إنقاذ



2 - البحث العلمي في وزارة النقل والمواصلات

إستمراراً من وزارة النقل والمواصلات لأهمية البحث العلمي في خدمة التنمية فقد تم ما يلي إنشاء المعهد القومي للنقل في عام 1983 ليكون مؤسسة علمية تتمتع بسلطات الجامعات وإستقراراً لتأهيل النقل بهدف تنمية البنية التحتية البشرية العاملة في مجال النقل بمختلف المخططة وكذلك القيام بالبحوث العلمية والتطبيقية لإقتراح الحلول لبعض المشاكل التي تواجه القطاع وتجهيز مكتبة علمية متخصصة في مجال النقل تضم أحدث المراجع والدراسات العلمية الحديثة بالإضافة إلى تجهيز معامل المحسابات الآلية لتدريب جميع العاملين بالمطالع على إستخدامها. ومنذ البدء تم الحصول على إحدى عشر مئمة من وزارة القاتير الدولي البريطانية حيث حصل إحدى عشر معبد على درجة الدكتوراه من جامعات المملكة المتحدة في مجالات النقل والمواصلات بل دون أن تحصل مؤازرة المعهد إلتفاتت ولم تكن تلة الإمكانات والإستعدادات حجة في عدم تطوير المعهد وتنميته. ولكن المعهد ركز على التتوير ولم يخط البحث العلمي بتخصص النقل ولم يشكر المعهد في تنميته أي من المنشورات البحثية التي يعلن عنها مجلس بصيبي البحث العلمي والنقل والتكويريا لأن المنشور على إدارة المعهد جيتند كان لا يفتيه أمر البحث العلمي.

أشتمل المعهد القومى للإحصاءات عام 1983 ليكون مؤسسة علمية تتمتع بسلطات الجامعات تابعة لوزارة المواصلات لإعداد التخصصين في شؤون الإحصاءات ورفع كفاءة العاملين بها وإجراء الأبحاث العلمية والتطبيقية لحل المشاكل المحلية والقيام بدور بيت الخبرة وتقديم المشورة العلمية والفنية وعمل الدراسات التي تحتاجها الإحصاءات على أولد المعهد 29 معتمدة أول علميا ومهندسا وإقتصاديا وأعمالا وأمريكا واليابان وكوريا وذلك حتى عام 1999. وكان معبد الإحصاءات أكثر نشاطا حيث تمكن من تنفيذ كل أو معظم المشروعات البحثية التي أعلنت عنها أكاديمية البحث العلمي والتكويريا في مجال الإحصاءات.

تم إنشاء مركز البحوث والإستشارات لقطاع النقل القومى وذلك ليعمل في نطاق الأكاديمية لعربية النقل البحري في عام 1984 حيث كانت وزارة النقل والمواصلات تشرف وتقدم الأكاديمية ضمن مظلة الدولة العربية. وتم تعميم المركز مايا من مؤازرات شركات النقل البحرية التي كانت تتبع الوزارة حيثن ولد قام المركز منذ إنشائه بالبعد من الدراسات ولشامع والأبحاث الخاصة بإنشاء محطات الحاويات وتصغير الخدمات بالوانى وإصلاح نظم المعلومات في هيئت وشركات النقل الحرى ودراسات ميثاق شمال المسفحة وشرق برسميد.

منذ تلك بأكمانيات الماتعة وقد إمداد قيادة الوزارة حيثن بالمعدي البحث العلمي بدوره الرات في تنمية وإيزان أن تستمر في دعم الجوات لتقوم بدورها في حل المشاكل التي تواجه قطاع النقل كل في مجال تخصصه لا أن تركها وتلقا إلى بيت الخبرة الأجنبية كما حدث في تطوير أسكة المعبد التي قام بها بيت الخبرة بوزان حتى لو كانت الدراسة معمنة أجنبية كان بإذن أن يشاركر في إجرأت المعهد القومى للنقل مع بيت الخبرة على الأقل.

3 - وسائل التطوير

إن مصر متية بالمعاهد والهيئات العلمية والبحثية ويمتيز قطاع التعليم أكبر القطاعات من حيث أعداد العلماء وتبلغ نسبة العاملين في طاع الإحصاءات حوالي 660 من مجموع العاملين في طاع الإنتاج ومع على درجة عالية من الكفاءة ويعملون على تطوير القدرات الزامى بينما لا تملقي جهود التطوير التجريبى في الصناعة إلا بقدر ضئيل من هذه القدرات الزامى 965 من الإحصاءات الإستشارات المتخصصة البحث العلمي في طاع الخصبة 967.7% كما سبق أن رخصنا من إجمالى الإستشارات المتخصصة البحث العلمي

بينما التطوير التجريبى في الدول المتقدمة صناعيا يستند على نسبة عالية لا تقل عن 9670. ليس أمامنا من سبيل سوى الإلتحاق إلى أفاق جديدة من الحلول لتقلب على مشاكل البحث العلمي

1 - إننا نضع على شعاعه الأعداد إنخفاض نسبة ما يخصص البحث العلمي إلى الناتج المحلى الإجمالى ولكن بإزم مع إنخفاض نسبة لنتائج أن يحصل على أعلى عائد من هذه النسبة الإنخفاضية ونستفيد من كفاءة الإمكانات وأن نزيل العقبات التي يتم وضعها على سبيل المثال أن تقدم أحد المعين يثبت إلى أحد الإختراعات العلمية الفارقة التي قد تمكن الكيفية تافع لها من المشاركة في المؤتمر لأنه معيد فادع له مايا إذا كان عضوا بهيئة التدريس فيحصل على الدعم المالى وليس هناك مبرر لهذه التفرقة ولربم أن يكون البحث العلمى هو الهدف وليس شاعل الدرجة.

2 - من الأسباب الجوهريه في تخلف البحث العلمى وفجرة الكفاءات أو عزوفهم عن العودة للوطن إنخفاض الرواتب والأجور بفرجة ملموسة سواء ما يحصل عليه من أجر ثابت أو ما يحصل عليه من مكافآت مقابل إجرأ البحث مقارنة بما يحصل عليه الأجنبي الذي يعمل هو في نفس المجال والمكان وإزم النقل إلى تلك المشكلة نظرة جادة وأن يتم رفع مستوى الأجور والمكافآت لتستأوى على الأقل مع ما يحصل عليه مع جاساس الشركات الفارقة والتابع.

3 - من الدراسات التي تقوم بها الجوات الأجنبية في مصر ومعه من الخارج فإن العاملين والمشاركون فيها يفتحن ويدرسون أي أنهم يستكملون دراساتهم عن عليهم بهذه الدراسات حيث يحصلون على الماجستير والدكتوراه أو تقديم الأبحاث التي تنشر في المجلات العلمية أي أن هناك إرتباط بين البحث والعمل والتطوير والبعث وذلك تكون الأبحاث جادة وتطبيقية وأتبع لما لا يتم ذلك مع الباحثين في مختلف الجوات خاصة أبحاث أكاديمية البحث العلمى والتكويريا.

4 - وضع وتطبيق برنامج قومى للبحث العلمى بحيث يكون شاملا لقطاع الإنتاج والخدمات وشاركه في رفعه وتطبيقه جميع الأجهز المختصة بالبحث العلمى وأن تتراسل قنوات إتصال في هذه الأجهز مع رجال الأعمال في مختلف الأنشطة في القطاع الخاص حيث أن الطاع الخاص سوف يقع عليه البحث العلمى في التنمية.

5 - التركز على البحوث التطبيقية المرتبطة بالإنتاج والإنتاجية ولتوضيح بالصنادير وتحسين نوعية المنتج ومواجهة المسائل التي تواجه مصر سواء على المستوى الكلى أو الجزئى كإند أو الأمراض وتكوين الأبحاث والإنتاج والإزراع على مستوى المنشأة والوطني وإنتاجية حيث بإذن أن يفتحن البحث العلمى دورا على مستوى الوحدة الإنتاجية في تطوير المنتج ورفع كفاءته والعسى لإحداث ثورة تكويرية في كل المجالات فمن غير اللطفى لا أن يكون البحث العلمى والوحدات الإنتاجية الكويرية على الأقل إلى دور لا لا يوجد له أصلا بها ويوجب أن يتغير الوضع وأن يخصص نسبة من الأرباح التي تحقها المنشأة للإلتحاق في البحث العلمى وأعمال الشخص وحل المشاكل التي تواجهها وتقليل التكاليف وأن تحدد هذه النسبة بقرار من الوزير المختص بالمطاع الذي يشرف على وضع سياساته وتوجه هذه المبالغ للبحاث للجامعات والجهات البحثية الأخرى لتقوم بالأبحاث اللازمة لقطاع.

6 - وضع المعلومات والبحث العلمى والإبتكارات أمام مؤسسات البحث العلمى لتنظيم إستخدامها وتطوير العملية وبعدي توجيهها لتخدمة للمجتمع.

7 - ضرورة أن يتم التقييم والتنسيق مع الهيئات المختلفة العاملة في مجال البحث العلمى لتنفيذ الخطط كل معبد قدرته على إظهار مساهماته في البحث العلمى في المقام الأول إدارة علمية قادرة على حضور جدول العمل وتوجيهه وتنسيق بينها طبق لخطه تنمية تابعة من الواقع ومعرفة من متطلباته ووفق أولويات يتم إلتحاق عليها .

الأستاذ / عادل عبد الحظى محام بالاستئناف العالى ومجلس الدولة

الطب والدكتور محمد زين الدين في الطائفة العلمى (معه) اله بالجامعة (والعالم) والذين عبد الرزق السنهوري .. وغيرهم كثيرا سواء كانوا في المجال السياسى أو الأدبى أو العلمى أو القضائى والحقبة أن أى محام مجتهد هو باحث مستمر. فكل مشكلة تداع أو مرافعة أمام القضاء أو نتائج بحث فادع عن الحقيقة . فهو دائم القراءة وإلتطاع . آخر كتاب كتب اشتريته منذ عدة سنوات وتناول البحث العلمى. فى الزمان المستطار الأستاذ الدكتور محسى محمد معتمد. وخوانه : كيفية كتابة الأبحاث وإعدادها للمحاضرات - طعة 2004 من دار النشر العلمية .

ومعنا بشرع في الكتابة لخدمة الأبحاث والدراسات. فكرت ذرايت إلتى سأهمل بالفعل الحديث عن أزمة البحث العلمى في مصر. كما سبق القول . وأن هناك من يستطيع أن يتحدث عن

حينما دعانى الريان عاصم السيد أحمد بالمشاركة في كتابة موضوع عن البحث العلمى في مصر. فجلت ذلك شاركا . وكنا - والمعاملة الجيدة - مدعوان لحفل إفتتاح جماعى فى نادى فاروس وأنحاض بأعضاض هيئة التدريس بجامعة الإسكندرية. خالفت في رأسى بعض عناصر موضوع الحفل. وبسات نفسى . مل أنا مهمل بالفعل للتدريس للكتابة في هذا الموضوع . وهو موضوع شائك ومعقد . وتختلف في البحث العلمى له أسباب عديدة ومتشعبة . وقد سكت نفسي البعض : "الذلاء" "الصوريين" "يخونون في الفارج وأبحاثهم لها قيمة كبيرة في كافة فروع العلم" منهم الذكائرة الفارب البار ومعد زويل ومن الذكائرة الشرائى ومجدى وعقود في الطب والمروحم الدكتور إبراهيم شحاتة المحامى والاستشار القانونى لرئيس الدولة لى بيويراس. الخ . 9. فم أنا لى

بقية المنشور في الصفحة السابقة الأستاذ / عادل عبد المعطي

الشعب قريب منها، لكي يستوفج وزير النقل في مسالة أخرى، (كما) غريب من تحت الحزام والمصريين والراي العام والشافقيه وحلف اليمين والأخلاقي. والمجرب الطمعي، والفساد، لصبر، وجب اهلون من الإيمان " لا علاقة له بالمواعين المصريين الطبيعي. لمنه أن عضو مجلس الشعب اندح مرارتي الحديث و استثمارات النقل بقطاع النقل البحري في نهاية الاستجواب الذي قدمه في الدورة البرلمانية الماضية، لكن ما دخل هذا في ذلك الاستجواب، لا أعرف، لكن بيني وبين نفسي هذا عارف "

مثل آخر عن التحقيق العلمي : فقد حدث ان اتصل بي منذ سنوات الدكتور هشام فضلي أستاذ القانون البحري والتجاري، والعائز على جائزة الدولة التشجيعية عام 2006، وسألني لماذا لم تحضر مناقشة رسالة الدكتوراة بكتابة حقوق الإسكندرية المقيمة من قاض، وكانت عن النظام القانوني للنقل بالهيايات ؟ فقلت : لم أعرف ولم يتبين لي احد .. قال : انه أثير أثناء المناقشة أسماك أكثر من مرة.

قلت له باستغراب: كيف ينكر أسمي في موضوع مناقشة رسالة علمية .. إيه الموضوع يا دكتور؟

قال : أن الدكتور هاني دويدار رئيس لجنة المناقشة سجل
الطبيب قائلا له لقد استعت بمقال أو تحقيق وعنوانه :
«الزواج في صيدبة النص» بمجلة الأمل الاقتصادي
عدد 17 / 1 / 2000 ، أكثر من 5 مرات ، لكن لم تذكر لنا
إن كان هذا مقال أو تحقيق محض ، ولم نكتب هذا المقال ؟
والله اعلم بغيره صاحب الرسالة : وقال إن مقال الأستاذ
عادل عبد المحسى فيه المحاسن . فرد عليه الدكتور دويدار
قائلا عراب اسمه الخلفاء .. ، بعد الحديث بالمقال في أكثر من
موضع .. وعليك نكتة تنشر الرسالة في كتاب أن ذكر اسم
الأستاذ/ عادل عبد المحسى في نهاية المقال حاضر ، وبالله
ثم ذكر اسمي في الكتاب وصدر عن ذن نشره لشدة المعارف

هذه الحكاية أدت أن أوروبا، لكي أدلل على أن كثير منا لا يصدق في إيراد الوثائق والمراجع بشكل جيد في أبحاثه

التفكير في قضية إسلامية

3 - مثال آخر : كان هناك عالم وفقيه مصري وشيخ ، لم
يبد له لما كان طالباً ، وكان يعارض ظلمه ، ول يبيح له في طلب
إصدار فتاوى دينية أيعارضه يدع به سلطاناً ، وأعلن أن
هذا الفقيه المصري هو الشيخ أعز في السداد ، فكان من
جانب السلطان الجائر أن حبس هذا الشيخ الجليل في قفس
حديدية به أسد ، فبدأ يعض في أسد ، ولم يفت في السداد ، والأسد
لم يقرب منه أحد ، فكان أعز في السداد وفي مصيصة
كان يور حول الأسود التالي : هل لعب الأسد نفس أم لا ؟
والجواب دة عالم على أنه عليه ذك كتاباً رائعاً بعنوان : " التفكير
بفرضة أسامة "

عبقريّة شعب مصر

4 - وهناك ما أخر غيرهم ، وشيق ، فتعالى سى إيه الفرائز ، بتجسس مية لعات تاريخية حقيقة غير مزورة على المصريين ، بتعرضه خاضعتها مصر إلى عند الأول من القرن للمضى وتحديدا في عام 1910 ، حيث كانت تجريرة لبريدة وجميلة خاضعتها الشعب المصرى بجميع فئاته ، وبتناجها كانت منظمة لى مصر وقبيلة وبفضل اللغوى الرسمى وكافة جموع الشعب المصرى العبقرى ، وقد خلعت هذه التجربة إلى سطور من الغضب التام ، ولما جاز الشعب المصرى إعجاب وتقدير العالم كله . م هذه التجربة إلى مقاومة وإجهاضها للمصرى للتخلف السورى التى وقعا أو كان أو يهاجمها رئيس الوزراء ، بطرس باشا غالى مع الإنجليز بعد امتياز قناة السويس .

وبدأت الترويج له عالمياً، وكانت نقطة الالتصاق الهجينة
أن أحد هؤلاء الموهوبين كان خليليا بشرا وأستاذاً جامعيًا
مختصًا في أمراض القلب، ولا داعي لشرح اسمه؛ لأنه
فيما بعد أصبح وزيراً !!! وقد تم بعد ذلك إبرام اتفاقية
على عقد مع إحدى الشركات العالمية الطبية، وقد أثير لطف
كبير حول هذه الشركة المتعاونة مع القطاع الطبي، وشراء
الرأي العام ليدلوا بإبراهم عن طريق المختصين، الأمر الذي
عفا الدكتور أحمد عبد المنصف الأستاذ بقضايا المال
الجزري، وسعيد محمد النفل الذي هو أستاذ الجيوسياسية بكاتدرائية
القلب الجبري؛ في نطاق من مدير مركز الحفوف واستشارات
القلب الجبري؛ من طالع القلب الجبري بوزارة النقل -
يمدوه بصورة من الدراسة والتفاني لأحد الشهور القيسية
إلا أنه - والأسف - لم يهاب طلبة، وكان الفوسح سر
عسكري؛ لا يجوز لأحد الإطلاع عليه، وكان وكان الحف
أوكامبيلا؟ الأمر الذي خفاني كثيرا، وقد عمدت لأحد الحف
السليبي إحدى الأجهزة الرسمية المحلية؛ حيث أستاذ وباحت
فكان كالذكور أحمد عبد المنصف - فلا تفل أن في مصر
ناخذ كليباً، بسباب الحف - وقد يعطى من قبل النفل أن
انصر الحق، والمطالبة بأن تكون كليب الحفوات القومية
تعرض بشفاقيه على الرأي العام، وكنت قد كتبت مقالاً
فيها في مجلة الأهرام الاقتصادي، سنة 2015م في 20
سبتمبر 1999م، وكان مقال بعنوان: "التقوية الجبرية
خصخصة الموانئ الجبرية"، واستعرضت فيها تجربة الهند
في خصخصة موانئها، وكما ذكر؛ طالبت للاحتجاب بها لأنها
تجربة ناجحة اعتمدت فيها على جهود العلماء وأهل الخبرة
والانصراف، وبشاركة الرأي العام، وصارحت على كافة
مراحل التفاوض مع الشركات المحلية الأجنبية في خصخصة
القوية القومية، ومنها مشروع إنشاء ميناء جواهر لال نهرو
(JNP)، فقدمت عرض على الشركات المحلية المختصة
في إدارة وتشغيل محطات الحاويات بأن تقدم عليها،
هناك خطوات اتخذتها الحكومة الهندية التي تمهين بزم نقل
في خبرة في خصخصة محطات الحاويات، وقام عمل
التخطيط والتطوير المتابع لهيئة ميناء (JNP) بإعداد وثائق
العرض، وذلك باستشارة وزارة النقل ومعدة وزارات أخرى،
بعد ذلك أعلن الهندية في ديسمبر 1995 المزايعة الجديدة
لمحطة الحاويات الجديدة بنظام (BOT) لمدة 30 عام وطرح
كراسة الشروط معايير الكفاءة الاقتصادية للعرض، في قيام
6 شركات إدارة ميناء الهندية بتقييم العروض، وكان في عضويتها
من قبل الخبراء المختصين، وقد طلبت الحكومة تفاصيل أخرى
من المتقدمين - وقد طرحت للمناقشة تفاصيل العروض الجديدة
الميناء، وكل هذه الخطوات التي اتخذتها الحكومة الهندية
كانت تجري في العلن، إلى أن بدأت لخصخصة الموانئ (O&P)
في بن، والتشكيل المسلة جزئياً في عام 1999م وبعمدة تم
تشكيلها لتدبير.

أين نحن مما يحدث في العالم . باختصار، لقد تم عقد اتفاق بين وزارة النقل وأحدى الشركات المصرية لتشغيل خط القطار الكهربائي بالقاهرة، (ويبدو أن العقد كان يضاعف على احتكار الشركة لتشغيل الخط) والدراسة (تقريباً) تم مركز الجيوتقني واستشارت النقل البحرى، وكان هذا في عهد وزير النقل السابق، وفي عهد الوزير أمجد المشور، (وحتى) اتفق بسبب قاطع عن عدم الاحتكاك مع القانون يطبق على البضائع والسلع وأيضاً على الفخعات أيضاً كما يحدث بعض الناس، وبعض الفنّانين، وكل الذين حدثت قديم بعدد من التراسى، وحتى بعد الضاف اللاترى على الطرقات، لم تعرض هذه لئامسة الخلقية على الرأى الأمري المصرى، وهناك ضرب تحت الزعم إلى الخفاء أيضاً والطرف المصرى (الشركة المصرية) استعانت أيضاً ببعض مجلس

البحث العلمي أفضل مني بكثير، فالأزمة لها أسباب كثيرة يرجع معظمها للنظام والجو العام الذي ينتهكه العلماء في مصر، مثلاً قلت منذ قليل: انك أنتي تفكرين أن أنتالو هذا الموضوع، أي أزمة البحث العلمي من زاوية أخرى مختلفة تماماً، ومن منظور زاوية الحريات العامة، ومن خلال عدسة مشاهد، وبالتالي مشهد تاريخي لمصرنا العزيزة في علم 1910؛ ويطلق بقناة السويس.

من المعلوم للطاع كبير من أحد الناس طعنا وطعاً بالحق في
 أن الباطن في طعنه؛ ومن طعن جبريل على أن يعترف طعناً مقفلاً،
 أو أن يطير طيراً مقفلاً؛ أي أنه في أغلب الأحوال
 في بيته؛ أقل ما توصف بأنها بيته طارة للكرة الجمادات
 الجماعية وثقافة البيت الطمى، وإن المسألة كلها اجتماعات
 فترات زمنية، وهذا ما تلسمه في مجال المسألة بالخاصة
 أو القلق السري والتجارة الخارجية بينه وبين المجالات الواسعة
 وصوف السرد بعض الأنظمة والمساعد التي توافقت والتي
 عاينها وعاصمتها؛ أو تلك التي تم استقرارها من التاريخ
 واستخلصت نتائجها، وهذا سبب من أسباب عبودية - في
 اعتادي - أدب إلى هذه الآفة، وهو أن فكرة الجماعية
 في مصر عبر العصور العامة، ليس له أي مكان أو تقدير أو
 شأن في حياتنا. وكذلك تفكر القوم أو أي جماعية - في
 المشاركة في العمل؛ الآفة، وهو أن فكرة الجماعية
 كالمستقيم تماماً من ثقافتنا، ونتائج أعمالنا خير برهان
 على أقل، من نتائج مزاج ورغبات خرافات قبلية اجتماعات
 العربية، وشلل جميع في تطبيق أي نظام إنساني يتبعه الغرب
 المصري والعربي أن يتسم فضائله؛ بدون مكابدة أي عناء
 أو مشقة؛ كالتي تدور حول العزبات العامة مثل، فضل من
 إيراد الترخيلات في تجارب حكماء اليوم، أو أفضل من
 لأننا بعينين من ثقافة البيت من الصقيع والشم، فهناك
 نقليات صامتة ضد نظم، تغيير نظم مستقيمة وإلتصاف
 في معظم الدول العربية، من النظام الاشتراكي إلى النظام
 الرأسمالي أو العكس، والتاريخ وحكامه، وهو ملك للبشرية
 أنباء؛ بطل هذه النتائج، وهي الحكمة، نحن لا
 نتقدم، ونضمر على خوض مثل هذه التجارب، وذلك لأننا
 وضاع أومالنا. وأما في هذا السياق؛ الجماعية للنتج
 لا يتولد إلا في نظم الرأسمالية العامة وخاصة لها، من
 تتسم برهن العمل الجماعي الخلاق، فمثل هذه النظم الجديدة
 تظهر بمرور الزمن وتقنيهاً، وتكون إبداعاتها في داخل
 هذه النظم، في كل وقت.

ملا: كانت الهيئات الحزبية الثلاث: الجمعية البصرية الحزبية: والجمعية العربية للتلاوة بصيغة المجهولين الحزبيين: يقيمون على أوامر منسوبة إلى يوسف سريدي رئيس المجلس، تعرض فيها أبحاث ودراسات عن القتل الجبري، لكن أهم الدراسات والأبحاث التي كانت تلقي سنويا في هذه الحلقة: تلك التي كانت تدور حول ضرورة إنشاء منظمة التحرير لتفويض الصلاحيات والتجاري، وفي كل ندوة تعقد، كانت الهيئات الثلاث تعرض الحائظ والمصالحين على الإختصاص: تعرض فكرة هذا الميثاق وناقشته: إلا أن هذه الأفكار لا تستطيع أن تقول بل هي قبل قبول أو رفض من أي واحد منهم، لكن تستطيع أن تقول بل هي أكثر من أي فكرة أخرى، وكان ذلك على مدار سنوات طويلة، بل: فتوا إلى الدكتور احمد عبد المنصف والكثير سبقوا: والرائد سعيد بليغ والرحيم جلال فهمي عبد الوهاب وغيرهم من أعضاء هذه الهيئات: كانوا يتجادون هذه الأفكار وتبحث: حتى أن قيادات هذه الهيئات رفضت عام 1997 تنفيها مثل هذه الفتاوى يوسف سريدي لسم جديدها، ما دام لم يوافق عليها، إلا أن مجتمع العلم العربي في هذه الحلقة ولحق سكتا عن المشروع على في العالم عام 1997

في عام 1968. إلا أنه: ونحن نتكلم في موضوع البحث العلمي والأمانة العلمية، نرى أن معظم المؤرخين أو أساتذة التاريخ المعاصرين، وبكثير منهم من الشيوعيين والناصرين لخطية الناصرية: اسبقوا - معداً - هذه التجربة التاريخية التي مرت بها مصر وشعبها العظيم من كتب التاريخ. وإن اتحدى أي شخص أن يدلي على بحث علمي منصف تناول هذه المسألة والموقف المخرج المعادي للعالم العربي من الأعداء والتبصير، على أبحاث مطروحة أو اثنين أو ثلاث، منهم المحامي والمؤرخ المرحوم الأستاذ عبد الرحمن الزاوي طيب الله ثراه، فياخشتم كما يطرش بإشبا غالي رئيس الوزراء أراد تدوير موارد مالية لتحقيق وتنفيذ بعض المشروعات القومية، فالتفت مع الإنجليز - وهي حكومت - على مد امتياز قناة السويس لفترة تدوير أخرى، ما جد أجل الامتياز الذي يقضي على الـ 17 نوفمبر سنة 1968 إلى 31 ديسمبر سنة 2008، مقابل أن تدفع شركة القناة الحكومية أربعة ملايين جنيه (الأسواق)، وتتقدم كذلك أن تجعل الحكومة حصصاً في صفلى الإيراد السنوي من أجل سنة 1921 إلى نوفمبر 1968 بنسب معينة الخ إلى أن نأجل البحث بطرح خامس، من أجل القدر لا يكون نهائياً إلا بعد تصديق الجمعية العمومية لشركة القناة، وهذا ما يعني أن الحكومة هي التي عرضت على شركة القناة مد الامتياز: ...

تسرب خبر مشروع الاتفاق للمصريين، فقامت الدنيا ولم تقعد، وقد تزعزع حركة المقاومة الزعيم محمد فريد، وبمساندة فيوجو فوجو لمصرين، وقد كتب حافظ إبراهيم قصيدة بتهنئته فيها مشروع الاتفاق، إلى أن قامت هيئة الجمعية العمومية (مجلس النواب) بتشكيل لجنة لدراسة مشروع الاتفاق وتقريره، ولعل أن رئيس هذه اللجنة وعصيمها هو طه حسين باشا حرب، كاتب أو واسع التقرير، ومن يقرأ هذا التقرير الطويل وهو في حقيقة الأمر بحث في القانون والاقتصاد والبيئة، هذا التقرير العلمي والاقتصادي: اسبق مداهم من كتب التاريخ بعد 1952؛ من قبل بعض من سبوا أنفسهم مؤرخين أو أساتذة تاريخ، هذا الأمر كان أمام مسئولين في مصر عام 1956، ما كان لتقرير ذلك رات، وقد لهدل أن يصبغها انتكاسات، مثل حرب 1956 وهزيمة 1967 وإحراق قناة السويس، وإهدار دماء في القدس والمال، مازال الوطن العربي يعاني من آثاره وتوابعه حتى الآن. ومن يقرأ هذا التقرير: يندهش للأسلوب، وللمستوى العلمي لجيد وكذا، وأيضاً والثقافة لرفيعة، الذي كان يحويه هذا التقرير. والرائد أن انتقلت بين هيئته باختصار، ولكن ترى كم كان هذا الشعب المصري عظيم، ومزاجاً، وسطيحي، إن يحقق المجهز بأن أهل سمات فريدة يتسم بها جون شعوب العالم، وفي تعليمه لغز بارز في عام 1973، ما دليل على ما أتقوه.

(...) والجمعة تدرى من واجبات الأفراد والجماعات معاً، أسروا أن يندرس من حاضرم شيئاً ينفع الأقطاب في مستقبل الأيام القريبة أو البعيدة مدام ذلك في الاستماتعة.)

طريق الحق والصواب
(إذ تقرر ذلك، وأولاً شركة القناة تجرى على هذا المبدأ بطليها مد أجل امتيازها أربعين سنة قبل نهاية بشادية وخمسين عاماً سعي وراء مصلحتها، وأصبحت ألبانة مساهمها وأحاطهم، فلماذا لا يكون " من الملل من هذا المبدأ الاقتصادي "حصر" أن نخبر أرباب القناة بأنهم وأحاطهم الذين هم أبناء الأجيال الآتية، لا تتركهم في بجمحة السعادة المالية؛ ولكن لنعوضهم بعض الشيء من الدين الأهلية والأمرية التي تتركها لهم الجيل الحاضر والذي يليه، وقد غلبت عليه تلك الدين مئات الملايين من الأجيال وتوقعوا جزءاً ما تصرفوا

في الحكومة في هذا العصر من ثروتها المالية والعقارية التي يأتونها الشركات والغفيرا، وأتلفت أساساً.)
(يقولون أن الحالة الحاضرة مفسدة للبسة لنا، ننظر لحاضرنا من أرباب القناة التي يستمتع بها الأجيال القادمة، ويراد بهذا القول أن نبيع أنفسنا: أولاً: لشعنا على حقق الأبناء والأحفاد في هذه القناة بعد أن أفضت الحكومة ما كان البلاد فيها من الحقوق والصهار بأشعار يقربونها جزءاً من عثرة من أسماهم الحاضرة. ثانياً: أن تصرفنا تصرف المليونين يستحقون مبالغ يسرفونها في غير حاجاتهم، يفرادنا فاحماً: لا يتعامل بها غير المظهر أو الصفي. ثالثاً: لأن تزامم الأجيال الآتية (مقابل تعويض لا يكثر) في نصيبها من ثروة، ربما كانت تلك الأجيال أقدر منا على التصرف بها بصورة أو سلة انتفع البلاد مما نستطيع أن تصرفها، نحن أن مادام لا يوجد لهذه الجمعية العمومية، وألا هيئة مجلس شورى القوانين التي تقضى في الشئون المصرية العصرية، ففضل أن نعرف أهل الحالة التي تريد على كل سنة بعد سداد الديون القومية، وسداد كل ما قضت به المبالغت الدالية: لا، شاد في أن سيد من هذه الأسباب المصيرية، بمعنا أن ننتكر بما قال ويحكم علينا أن لا تتبع إلا طريق الحق والصواب)

تمتة التقرير، ورفض المشروع: (.....) إلى أن مشروع عقد الاتفاق المعروف على الجمعية غير مقبول لا من شركة القناة ولا من الحكومة المصرية، وكان يجب أن لا يقيم الجمعية العمومية إلا بعد إقرارها من جمعية مداهم لجمعية دامت الحكومة ليست في المعارضة للمشروع كما تقول. ثانياً: أنه ليس سبباً في الجمعية العمومية ولا من المصلحة تعديل المشروع كما سبب سبب. ثالثاً: أنه قد ظهر للصواب أن تقل على هذا المشروع غنا لغاش على مصر تقدره اللجنة بنحو 130.598.000 من الجنيهات أصلاً وإلانة على قادة: بأبما: أنه حقيقة الصلوات التي تتوهمها الحكومة أو من الشركة على مد أجل امتيازها ثم إن كان بعض هذه الخلفاء محلا للنظر، فلهذه ممكن قبل رفضه خصوصاً شيء ليهض أن الشركة كلما مرت سنة من مدة امتيازها كانت أقرب إلى التسامح في شروط التعاقد مع الحكومة لأنها لن تجد إلا مصر لتعاقد معها على بقاء وجودها. أما مصر فلها تجد كثيرًا من الشركات الدولية تتعاقد معها على إدارة القناة واستغلالها: خامساً: أنه لا توجد أدنى ضرورة مالية تلجئ إلى التعاقد بالبن الفاضل سيمًا وأن التعاقد واقع على مستقبل بعيد، لأيد في الحكم من الظلم التاريخي الذي لا يقبل الحاضر، ولا يرضى بل يتحمل مسئولية أمام الأجيال المستقبلية إلا أن القادة مضموه وأوضحه وصرحوا لا ريب فيه، أساساً: أن فكرة استقامة النيل الحاضر من أرباب القناة، يمكن أن يقال عنها أنها فكرة صالحة حقيقة لا تقترأ بها يتي: - أن لا يوجد مدافع غير في التعاقد عليها. - أن لا يستعمل الخافيل في أعمال مشرة تبرر أن هذا التعاقد أمام الأجيال الحاضرة، وإن يكون للأمة من السلطة على أموالها ما يمكن لها تحقيقه من الضرر كلفة لغاية: لا، والذين ما يمكن لكل واحد من هؤلاء أن يطلع على الصلة فاحش والحكومة لا تصمح إلى الآن بإسلاء الأمة حق الاشتراك معها برأي طم في تغيير شئوننا المالية والداخلية الجية خصوصاً وأن العقد حاصل على زيج من أن تكون ويكون الحكم عليه صحيحاً، فهو سابق لأوانه من كل الوجوه غير مقبول. (التقرير منشور كاملاً بمجلة الجمعية البحرية المصرية - العدد الثامن عام 1995)

من تداعيات تأميم القناة 1956
في بحث راع الدكتور محمد السيد سليم، نشر في مجلة "مستقمة النبالية" من إصدارات الأفرام، العدد 166

عندما يرى المرء -الى العن التطور وتحديث العلوم خارج بلدنا المصرية خصوصا والعربية عموما وعندها نرجع إلى تاريخ نشأة العلوم وتطورها والافتراعات التي قدمها القدامى في مسقطلات البشرية جمعا ... لا يسعنا إلا أن نشعر بالهول والأسى ، بل والأسف على ما أصابنا من شعور واضمحلال وتخلف من ركب التطوير بسبب ... إلى أن عجز الناس على أمانة وإدارة دفة العملية التعليمية وتوجيه البحث العلمي ولعدم صلاحيتهم لحمل هذه الأمانة.

فبعد أن كانت العلوم تصمد من عندا إلى البلاد الغارقة في الظلام ، أصبحت تستورد " صور مجتزئة ومبسرة " من بعض الفئوس التي يصدرها الغرب المتمثل بإيطاليا وحتى في ترجمتها تبذل الزكائة و عدم التماسك في مجموعها مما يجعل الطالب عورفا عنها.

و بعد سنوات يقضيها الدارس في المدارس لا يتعلم فيها شيء و لكن المهم أنها وسيلة لرحل جرح الجلس للاحتفالات فقط

أما الدراسة ذاتها فإنها تتم خارج أسوار المدارس بل والجامعات اعتمادا على الدروس للحلقة الأجر والنادة الخيرة في عبارة عن قرأب تحطط من ظهر القلب ليغريها الدارس في روفة الإجابة ... وليس عليه الإجتهد والتطوير ولا التفكير إلا في حدود الإطار (البرواز) الذي حكم عليه أن يعمل ولا يخرج من حدوده ... ذلك حال العقل المجهود لدى دولتنا واسمه التميم والمفترض أن يخرج منهم المتعلمون

ربان / هاروق عبد المنعم الصايغ خبير ومستشار بحري

"لا تتمو ملكات الإنسان بالوصول إلى الحقيقة بل بالبحث عنها"

يمكن القول البحث العلمي في مصر هو العاشر الغائب حبه أن

❖ خطاه: في مساحات الجرائد والجلات وفي منقذات ونشاط ومختبرات الباحثين وأعضاء هيئات التدريس والجامعات المصرية وإحتفال على علم السنوي .

❖ هباب: من واقع حياتنا البيئية والعلمية وبسطنا المستقلية في التطوير والقدمة الحدية حيث :

1 - عطيل الباحثين من الإهتمام والدعم على المستوى القومي (ميزانية البحث العلمي في مصر لا تتعدى 0.2 من المازنة العامة للدولة)

2 - يفتقد الإمكانات البحثية (معامل ، أجهزة ، معدات) وهي أكثر العوامل المؤثرة على مسيرة البحث العلمي .

3 - يفتقر المراد المالية وهي وسيلة الحصول على الإمكانات البحثية ووسيلة ترويب الباحثين وإرسالهم في بحث داخلية وخارجية لإكتساب الخبرات .

4 - تصنف بيئة طارده لا جاذبة لكثرة العقول المصرية المهارة التي تعد أحد صور الهمر المراد: بإشرية المستمرة والمستقبل وهو ما يطلق عليه تزييف العقل Brain Drain

الماضي .. والحاضر

سبقت الحضارة العربية أوروبا في علوم الرياضيات والفلك والطب والمسيحية والقياد والكيمياء وغيرها حتى القرن الثالث عشر غير أن هذا سبق سرعان ما توقف لتكتسب أوروبا من تجاوزه مظهره هذه الهمر الواسعة التي نشهدنا الآن بينما يرى كل الحضارات الأخرى ، في النامى (القرن 18 و19) غير الثورات العلمية مثل الآلات بخار والذكوراء والطاقة الذرية وغيرها الحضارة بشكل غير مرمود وفي الملهم (إماتة ثورة الكمبيوتر) أجهزة ذات فترات مطلقة وغير محدودة) والبيوجينية (وصف جنى كامل لكل الكائنات الحية) والكم (مواد ومصادر طاقة جديدة) والتانوتكتوريك (تقنية قادرة على إعادة ترتيب الذرات التي تتكون منها المواد في بعضها الصحيح) أمام ذلك كله تشكيل معاليل وترت ذلك كله أعين الآثار في قطاعات إقتصادية وصناعية تزدها ومازتا كل يوم .

وتبعا للمستلزم من البحث العلمي في الدول المتقدمة مركزا متميزا ضمن صناعتي القرار طبقا للتصنيف الإحصائي للبروتات العلمية التي تصب دورا محوريا في صناعة القرار ومتابعة تنفيذ ورصد إنكساباته على المجتمع ويشعل الباحثون إلى القرن بجائزة نوبل الشهير . (المختصر

يطه (أو أراد الوطن منه نقدا) فهو في مهجره أكثر نقدا مما إذا كان هنا يعانى مما يعانى منه الجميع ولكن دعنا لا نحلم أو نكتب ونقول أن هناك منظومة بحث على في مصر

في أنظر أبدا أن هناك منظومة ... ولكن هناك محاولات فورية للإصلاح تقابها إجراءات صارمة للكتب والأول لكل أو إعطيل المنظمة الفكرية في البحث العلمي و هي إما إجراءات عظام كالتنق أو العقاب أو التناصب أو التنازع مثلا أو سلبية مثل عدم إيجاد المناصب أو إختلال معامل البحث وقصتها ولكن بلا إكنايات و ... الخ ... و هو هي البحث العلمي ميزانية مثل ميزانية وزارة الثقافة التي تفرس الرفاهات والمكثين و كتاب أشباب البحر وغيرها

لو رصحت هذه الميزانية للصرف منها على منجى معدود أو خطة موضوعية البحث العلمي في إنتاج واضح أو لإتجه المشرع إلى نقل ثقل البحث العلمي إلى هيئة مسئلة هدفه الربح وتعمل بنسبه مؤثمة من عوائد كافة الضرائب وعائدات الدولة

من بيع الشام البترول والغاز وعائدات رسوم قناة السويس أربابا التاج التي تتنمذ

المهم أن يكون هناك صلب بين المستلزم والمجنى عليهم أصحاب هذا الوطن ... إن يحدث هذا إلا أو توافقا لقوى العقلية فيما بينها على إصلاح الشأن الباطلي الذي يغيره لن يكتفي لهذا الوطن أى مستقبل

المفكر الألماني لانسنة

الكيميائي السويدي الفريد بيرجارد نوبل ومنح سنويا لأوائل الذين قدروا مساهمات جليلة لحضلة البشرية وعلى سبيل المثال نول نظريات ميكس والإنتجزي داروين DARWIN وفراينز نيتون وأرشميدس وإكتشافات لافوازييه LAVOISIER وباستير PASTEUR وإختراعات طائرة الإخوان رابت وإسكس ماركوكي وإلزيون جون بيرد ونيسيه الكاللي الأصل إيشنتاين وفيمتو ثالثة المصرى أحمد زويل ... إلخ وفي كلها في نتائجها تقنياتها غيرت وجه الأرض وحياة الإنسان ومعتبر تقدم العلم والطراب البحث في ركيزة أساسية في تطور الدول وتقدمها وتعدد مظاهر الإختراعات فيها وتدل التجربة على تقدم الأمم إعتمدت على العلم والبحث العلمي في بناء حضارتها وتختلف تلك التي لم تترك أميته .

خاتمة تاريخية .. وروية تحليلية

« العلماء المصريون نجوم في التاخال والخارج ويوجدهم وطموحاتهم أمنا عن وجودهم فالمواساة المالية جعلت أسماهم في المعاليل العلمية العالمية حافظا لبلدناهم .

« المتابع لأحوال البحث العلمي في مصر والتطورات الجارية فيه لا يملك إلا أن يصاب بشعارة الصدمة وأحاسيس الإحباط وخيبة الأمل نتيجة ما وصلت إليه .

« أقدم مركز بحث في منظمة الشرق الأوسط هو المركز القومي للبحوث الذي أنشأ في بداية ستينات القرن العشرين والذي يضم ثالثة آلاف عالم وبحث ومنه نخبة علمية محبة متخصصة مرموقة كما تم إنشاء وزارة البحث العلمي وأكاديمية الطب والتكنولوجيا ومشار مراكز البحث المتخصصة (بميد الصمام) . (البحث الزراعية) ، بحيث تطويع الفترات (وإلخ) بالإضافة إلى مراكز البحوث المتخصصة والمعامل الموجهة في الكليات والمعاهد العليا .

« تلف الإمكانات المالية والتجهيزية حجر عثرة أمام طموحات الباحثين الجادين في إثبات وجودهم كما أن الفكر الإداري أكبر عفة أمام من يريد أن يثبت وجوده .

« لم تعط الفرصة للبحث العلمي في مصر كي يرتفع ويتنافس في الترية المصرية وهو ما يهله من إحتلال الهامم من منظومة مجتمع المعرفة والبحث والمعلومات .

« رغم أن مصر 17 جامعة كيميائية (في مقدمتها جامعة القاهرة التي أنشأت عام 1908) و18 جامعة تقدم أكثر من مليوني طالب جامعي إلا أن أيامها لم تعط بفرح الإنتساب إلى قائمة الجامعات المرموقة والأفضل في العالم طبقا لتقسيم

شتمها في عام 2005 ووضعها الراهن يجعل التحول عليها في إحداث تحول نوعي في البيئة البحثية وتحقيق إنجاز مصري على مستوى محدد للبيئة .

وجهات نظر علماء العالم

• قال هارود فاروس : « هناك ثلاثة محاور رئيسية لطام الغرة والكمبيوتر والبيئات »
• قال جون مارتنلي في كتابه : « الصناعات الإبداعية » (مجلة عالم المعرفة الكويتية إبريل 2007) أن « الإبداع هو الذي يميز الحياة الاجتماعية والاقتصادية خلال العقود القادمة » .
• قال المحرر الأمريكي ألفريد توفلر في كتابه : « مدمرة المستقبل » : « تحولت العلوم والتكنولوجيا يختلف أنماؤها إلى أداة تصريف الكثير من الآسس القيمة والتقليدية السائدة بالملتزم

البشري وتعيد تشكيلها وفق مفاهيم ومنظومات جديدة
• قال تشارلس كرتنج ريبب أن تهتم بالمشاكل لانتا تستقصى هناك. بقية الحياة
• قال البروفيسور الأمريكي بروس البريتسن (مجلة العلم يناير 2007) أن تنمية ملكات
البيئة البحثية والمعرفة بجزئهم إلى تعميق قدراتهم العلمية بدلاً من الاكتفاء فقط بتوسيعها
يشكل مسأله وأن زيادة وعي المجتمع بثقافة البحث العلمي وإثارة الإيجابية لتعسين التنمية
المتقدمة وأن إسقاط البحث العلمي عن أية ضغوط حكومية أو بيروقراطية يمكن من نشر
العلم والمعرفة

• قال توماس كين THOMAS KUHN: إذا كان العلم هو جملة الفظفك والوثائق
والنظريات ومناهج البحث فإن العلماء من الأفراد الذين أسهموا في ميدان العلم بجنه بعض
الطرق من نجاحهم وفشلهم في ذلك.

أسبابها لا حصر .. أسباب

أعلى الإسلام إهتماماً للعلم ولما دعا لإتباعه إلى التمتع في البحث والتفكير ليعرفوا أسرار
الكون وإلى الإحتياط إستنباط مقلاته وفي كتابه « التفكير فريضة إسلامية » يؤكد عباس
المعاد بالأدلة والبراهين وإستأن إلى آليات القرآنية والأحاديث النبوية أن الإسلام يحض على
التفكير والتأمل والإبداع حول ما في الكون من مخلوقات وما به من أسرار

• يشير تقرير التنمية البشرية العالمية AHDR الثاني الصادر من برنامج الأمم المتحدة
الإنمائي (أكتوبر 2003) إلى أن :

- 1- المعرفة لابد تكون الفريضة العالمية في الأمة العربية
- 2- ضعف الإقبال على القراءة.
- 3- ضعف الثقافة الثقافية العلمية العربية
- 4- ضعف أدوات وميائل النشر ونقص الإنتاج المعرفي وضعف حركة الترجمة في المجال العلمي

5- ندرة الكتاب العلمي والمتخصصين في الإعلام العلمي

6- نسبة الباحثين والعلماء في البلدان العربية 0.04% من جملة عدد السكان

• جدير بالتنسيق أن تطوير النواصير بالبحث العلمي العربي أصبح قضية عربية منذ أن تبنت
لغة العربية في الخريطم عام 2006 المسئولية الجماعية لهذه القضية وتجمعت عزيمته!! على
القيام بها في اللغة العربية في الرياض عام 2007 يبيد أنه تجديد العزم على تحقيق الحكمة

سائرة فريضة وهي أنهم (تتلاقى على شيء) .. وليس عندي جديد أضيقه
• الإنتقال العربي على البحث العلمي شحيح جداً ويعد من أقل النسب في العالم أن يبلغ واحد
من عشرة في المائة من صفائي البحث المحلي بينما تنفق اليابان مثلاً 62.7% من دخلها
القمري على البحوث البحثية بينما يضاهي إغناق إسرائيل المستويات العالمية بل يزيد في
لواحق على إغناق بعض الدول الأوروبية المتقدمة فضلاً عن أنها أي إسرائيل تمتلك برنامجها
العلمي في التانو تكنولوجيا.

• لا تزال الدول العربية الممول الوحيد للبحث العلمي على العكس من الدول الصناعية التي
يمول القطاع الخاص في بعض منها على كلفة البحوث العلمية.

...وخلاصة لا يد منها

يحتاج النواصير وتطوير البحث العلمي في مصر إلى :
1- تطوير التعليم ومضمونها وأساليبها بإعتبارها كما يقول مرسى عطالله (الأرقام 12 أكتوبر
2007) ركنا أساسياً من أركان نهضة راس لقال البشرية وما يقوى إلى فهم جديد يتنقل
من مهمة تخريج ألقا متتالية من الباحثين من فرصة عمل إلى مهمة تخريج كوادر بحثية مع
ضرورة الربط بين مناهج التعليم وأهداف البحث العلمي.
لقا: بينما كما يقول كوا مكتور زهران (مجلة العلم فبراير 2006) لتوظيف البحث
العلمي في خدمة التنمية الإنتاجية المتواصلة

- 1- تحديث مواصلات الإنتاج كما وكيفا طبقاً للمقاييس الدولية في مختلف المجالات
- 2- تحديث الإنكبات والميائل الفنية والبشرية المطلوبة بحثياً وتطبيقياً
- 3- تحديث قاعدة سليمة البيانات لكل عناصر الإنتاج ومواصفات ضبط الجودة
- 4- تحديث المشاكل والميائل وأساليب التعامل عليها.

5 - تحديد وإعداد متطلبات الكوادر البشرية المبينة بما يتماشى مع وضع الفرد المناسب في المكان المناسب إلتزاماً تاماًش التنمية الشاملة والتنمية الشخصية مع الكفاءة المهنية والإنتاجية.

لقا: تطوير والتطوير والقدرة Research لا تنحى عنها تحقيق تنمية
صناعية كحد مركزات الأمن الإقتصادي وتطلب الأمر إعادة حيواة غايات البحث العلمي
وأهدافه ومناهجه ومقرراته

بالأ: الإشتراك في البحث العلمي لا ينظر إلى كسبه ولكن كمكسب وكضرورة وليس ثراً
وتتطلب الأساس المثلث البحث العلمي والإبداع والإنتكرا بيئة خاصة سياسياً وثقافياً تؤمن
بأن البحث العلمي ضرورة وطنية إستراتيجية وأمنياً وإقتصادياً

خلاقاً: إنشاء شبكة دولية للربط بين علماء مصر بالخارج الذين يعملون جنسيات الدول
المتقدمة والعلماء والباحثين كل في تخصصه بعضهم البعض الإستفادة المتواصلة بخبراتهم
وأوراقهم ومشروعاتهم وأكاديمية تشكيل جسر تتعاون في مجال البحث العلمي.

الحال: إلتقاء على المراكز البحثية العالمية من خلال عقد الإلتقاءات المشتركة وترتيب
بروتوكولات التعاون والتبادل العلمي

هالاً: إقامة جسور لتتعاون مع التلات الفضائية العالمية (ناسا الأمريكية وإيسا الأوروبية)
هذا أو سمع لا الغرب بذلك.

لقا: الإهتمام بالعلماء والباحثين هو البداية الحقيقية لتنمية شاملة في كل المجالات وهناك
إحتياجاً واضحاً لإحداث تحول في نوعية الإعداد والتوظيف لدى الباحثين مع مراعاة أوضاعهم
الإقتصادية التي تتوهم لحدوة كريمة يشعرون خلالها بأهميتهم ويستطيعون عبرها مساهمة
أنتشبتهم

لقا: إلتقاء العلمي يحتاج إلى لغة قويا زيادة الإنكبات. تحريب الكوادر. تنشيط الوعي
الجنسي فالثقافة العلمية تدعى إلى تقريب العلم فجماهير بأسلوب مبسط ومشوق والتعريف
بكل ما هو حديث ومتطور في المجالات العلمية والتكنولوجيا وبك من خلال وسائل الإعلام

المثقف (الفرقة - لثانية - المسموعة)

هالاً: يجب روية الأبحاث بكافة مبادئ الإنتاج وتوسيع وتطوير قاعدة منظومة البحث العلمي
من مفهوم إحتاح إلى مفهوم الإلتقاء ببعيدته وفق معايير متعددة ومبادئ ومناهج أكاديمية
معترف بها على المستوى الدولي مع الإستقطاب التامة هالاً وأدنياً

خلاقاً: البحث العلمي ليس مسألة تجارية بحت وإنما هو بالأساس قضية تتصل برهاوية
المواطنة يحقها في أن تكون شركراً إقتصادياً أو دولياً في ميدان العلوم والتكنولوجيا ويقترح
علم صحن حديد مدير إدارة البحث العلمي بجامعة الدول العربية (مجلة شؤون عربية

خريف 2007)

- 1- فرض ضورية تصالح البحث والتطوير في الصناعة
- 2- تخصيص نسبة من إيرادات الجمارك لهذا الغرض
- 3- الضعية إلى إنشاء وليات البحث العلمي كما كان الخيون في الناصير يعلقون بعض أمروهم لأغراض تعليمية أو دينية.
- 4- إصدار طابع البريد عربي باسم البحث العلمي يعود جزء من عائدته إلى المراكز البحثية
- 5- إضافة ضورية على تذاكر السفر بقرعها
- 6- تشجيع التبرعات الخاصة
- 7- تشجيع التعاون الدولي للمشاركة في التمويل إضافة إلى المؤسسات والمنظمات الدولية ذات الصلة
- 8- تشجيع القطاع الخاص لتكوين له مراكز البحوث الخاصة به والتي تسهم في دفع عجلة التنمية
- 9- إسهام الشركات الأجنبية التي تستخرج الموارد الطبيعية في مؤنات البحث العلمي
- 10- تطوير نظام البقول في المراكز البحثية وإعتماد نظام المسابقات والتعاقد اللات ودم التزقي التواصير كحدود بعد عدد من سنوات الخدمة ورفع مستوى الأجور والحوافز والمكافآت ووضع كادر مالي خاص بالبحثين
- 11- خلق بيئة بحثية متعمرة من القيد البيروقراطية المثكلة الحركة والإبداع والتي تتسبب على الكفاءة وتحترم الباحث
- 12- على العلم من متقدداً

تطوير ورع كفاية البحث العلمي في مصر ليس شيئاً ينبغي إنتظاره بل هو شيء يتعين إنجاز
وحيث أن البحث العلمي سلق من حساب الأولويات المصرية فهو ين في المشاكل التي أوقفت
مسيرة. وأمر يتطلب إتخاذ

فهل من متقد ؟

ثورة التحوية وآثارها على الموانئ

دكتور ريان / مدحت خلوصي مستشار القانون البحري بيميناء جدة الإسلامية



لا شك أن التحوية أحدثت ثورة غيرت عالم النقل كما أحدثت أثراً بالغاً في إقتصاديات النقل . بل أن آثارها قد امتدت إلى السلسلة اللوجستية كلها وبطبيعة الحال كانت لها آثارها على صناعة السفن وعلى الموانئ باعتبارها أطرافاً في سلسلة النقل . هذه الثورة بدأت منذ خمسين عاماً وبدأت معها فكرة اللوجستيك والنقل . كانت بداية هذه الثورة على يد رجل يدعى Malcom Mclean عام 1956 . ذلك الرجل الذي سمي " أبو التحوية " والذي يرجع إليه إنشاء حاوية النقل المعدنية التي حلت محل الطريقة التي كانت تتداول بها البضائع المجزأة ، هذه الطريقة أحدثت ثورة في نقل البضائع حول العالم .

كانت أول رحلة لسفينة حاويات في أكتوبر 1957 هي السفينة The gate way والتي كانت رحلاتها بين نيويورك - فلوريدا - تكساس - كانت سعة هذه السفينة من الحاويات 226 حاوية . كان لثورة الحاويات آثارها في خفض نفقات النقل وكان لذلك أثره في الإقتصاد العالمي . في عام 1956 كانت أغلب البضائع تُشحن وتُفْرغ باليد ، وذلك بمناوئتها بواسطة عمال الشحن والتفريغ وكانت تكلفة عملية المناولة آن ذاك هي \$5.86 دولار أمريكي للطن أما بعد إستعمال الحاويات في النقل أصبحت تكلفتها 16 سنتاً فقط لكل طن لشحن على السفينة . في هذا المقال سأتناول الآثار التي ترتبت على ثورة التحوية وكيف أثر ذلك على الموانئ



الجدول السابق يوضح لنا الزيادة المستمرة في حمولات سفن الحاويات ، هذا بالإضافة إلى الزيادة في طولها وعرضها وأغسطها وسرعتها وكل عنصر من هذه العناصر يتطلب تزويد الموانئ بإمكانيات معينة ثم ماذا لو وصلت سعة السفينة الحاويات إلى أقصى سعة مسجومة سفينة المارورة مضيق " ملكا " والتي تسمى Max Malacca وهي 1800 حاوية مكافئة (TEU)

تطوير الموانئ

سبق أن ذكرنا أن الفلسفة التي من أجلها دخل نظام التحوية وهي السرعة وقلة النفقات إلا أن الهدف من التحوية لا يتحقق مالم يقابله ثمة في تطوير الموانئ . والتاريخ يوضح لنا كيف نجح ميناء روتردام في تطوير تجهيزات إلى أن أصبح أكبر ميناء في العالم ليس فقط في شحن الحاويات وإنما أيضاً لشحن جميع أنواع البضائع . في الثالث من مايو 1966 وصلت سفينة الحاويات Fair Land إلى ميناء روتردام لأول مرة وشحنت حاوياتها (35 قديم) بواسطة رافعاته الذاتية . كانت هناك ثلاث سفن أخت جميعها سعة 226 حاوية تم تحميلها بالاشتراك مع السفينة Fair Land إلى ميناء روتردام بين شمال أمريكا وضلال غرب أوروبا . حتى ذلك الوقت لم تكن الموانئ مزودة بوسائل لشحن وتفريغ الحاويات . وبعد شحن سنوات بدأت التحوية في أوروبا وفي ميناء روتردام وبعد أربع سنوات أصبح ميناء روتردام أكبر ميناء في العالم لشحن جميع أنواع البضائع .

كان منير الميناء لفرانك ألته Posthumus الذي أدرك الوضع الضخم لبضائع الحاويات والرابطة الوثيقة بين ثورة التحوية والموانئ فقام بإنشاء ميناء " مكين " وأكده على إنشاء ميناء واسمائية لتداول الحاويات وكانت نتيجة العلاقات الصلصة مع " مكين " أن أصبح ميناء روتردام مركزاً للنشاط الأوروبي وأكبر عمل الحاويات وأول ميناء " أوتوموتيف " كان هو الوضع بالأسية لتنا ، ووتردام أما الموانئ التي لم تترك مركزاً أهمية الرابطة بين ثورة التحوية والموانئ بأنه لابد أن يكون تطوير الموانئ متزامناً مع كل تطور في التحوية وسفن التحوية فقد واجهت أنشطة الصعاب .

1- زيادة القدرة والأصعة وتوسع الساحات

أصبحت في فترة سابقة أنه قبل ثورة التحوية كانت سرعات السفن منخفضة بالمقارنة بالازمنة في سرعتها بعد نشأة ثورة التحوية ، وزيادة سرعات السفن يترتب عليها زيادة التردد السفن على الميناء ، لذلك أصبحت أعداد الأصعة على الموانئ غير قادرة على إستيعاب جميع السفن القادمة في الميناء . إذا أضفنا إلى ذلك أن تجهيزات الموانئ كانت غير قادرة على إيفاء متطلبات سفن الحاويات مما ترتب عليه طول مدة البقاء

الزيادة في سرعات السفن

تبع ثورة التحوية تقدم في سرعات سفن البضائع عامة وسرعات سفن الحاويات على وجه الخصوص ، حيث أنه بعد ظهور سفن الحاويات فلم التناس بين سفن البضائع العامة التي تنقل البضائع مجزأة وسفن الحاويات ذلك أن الأولى حاويات تعرضت البوت المستغرق في ميناء وهو ما تتلاقى في سفن الحاويات بتقليل الوقت الذي تستغرقه السفينة في البحر حيث زدت من سرعتها بين 19 - 21 عقده . وهذا الذي جعل " مكين " إلى أن كان آنذاك يملك شركة برت كاتنتين للتلل البحري إسمال 8 سفن حاويات سريعة جدا (SL-7) إلى أسطول شركته كان السفن التي بلغت سرعتها 25 عقده . في فترة تالية سمنستمر في التطوير حتى حدث في الأجيال المختلفة لسفن الحاويات ويستبعض منها أن سرعات سفن الحاويات سمنست في الزيادة

التطور في الحاويات

حتى عام 1960 كان تطوير سوق الحاويات بطيئاً ، حيث أنه حتى أواخر عام 1960 لم يكن لدى الكثير من الموانئ إقامات قادرة على رفع الحاويات من وإلى السفينة . وهذا يوضح لنا أن سوق الحاويات يرتبط ارتباطاً وثيقاً بالبنية الأساسية في الموانئ ، في أغسطس 1690 عقد " مكين " إجتماعاً لمناقشة موضوع التكلفة المستقبلية للتحوية وقام مكين ومهافي تطوير فكرتهم عن التلل بالنظر إلى الفلسفة التي من أجلها دخل هذا النظام وهو السرعة وتقليل النفقات . وفي النصف الثاني من الستينيات قدمت شركة SEA LAND SERVICE التي كانت آن ذاك ملوكة لـ " مكين " فكرة جديدة في فكرة تسليم الحاويات من الباب إلى الباب يذك بفتحها داخل الاتيابه على شاسية و" مكين " إلى التطوير في صناعة الحاويات بكون عن طريق "التصنيع" بمعنى جوده تيلل الحاويات وهذا من شأنه تطوير صناعة التلل كلها ، بحيث لا يقتصر على نقل الحاوية بحد بل نقلها براء على شاسية من إقبلم إلى إقبلم لذلك ساعد التصنيع في تطوير التلل متعدد الوسائط .

التطور في سفن الحاويات

كان التطور في سفن الحاويات بطيئاً حتى منتصف الستينات أنه آله خلال الأربعين عاماً السابقة أصبح التطوير مستمر وسريع في سفن الحاويات وذلك ما نوضحه بعد :

الجيل	سنة	اسم السفينة	حمولتها الكايه	حمولتها الوثييه	الطول بالتر	العرض بالتر	الفاصل بالتر	السرعه عقده
الأول	1958	Elbe E	13000	11225	170.84	30.5	7.89	20
الثاني	1970	sydney E	27500	33350	225.83	34.5	11.58	22
الثالث	1991	Hannover E	58783	64500	294	32.25	13.52	23
الرابع	2001	Hamburg E	88493	100003	320.28	42.8	14.5	25.3
الخامس	2005	Colombo B	93750	103800	335.07	42.8	14.5	25
السادس	2005	Gedran M	97933	115700	367.28	42.8	15	25

تابع ثورة التحصينة وآثارها على الموانئ

2 - تزويد الموانئ بالطاقة

يحتاج المرشد أو ريان السفينة إلى تزويد السفينة لتكون مقدماتها في اتجاه محطة البوغاز الخروج من الميناء، ولم تكن هناك مشكلة بالنسبة لهذه الخدمة أو في مناوره أخرى تزويدها السفينة لأن إتمام الميناء كما يسمح بذلك، إلا أنه كما أضحى لنا عالياً منذ السبعينات تحدثت محاولات سفن الحاويات متوقفة حول السفن التي كان سائداً في الخمسينات ومنذ السبعينات وحتى الآن التزايد المستمر في محاولات سفن الحاويات. وهنا تكمن الصعوبة بالنسبة للموانئ لدى لا يسمح إتساعها بتزويد السفينة بوسائلها الذاتية أو بالاستعانة بطاقت ذات إمكانيات محدودة. المشكلة بالنسبة لتزويد هذه السفن الضخمة أنها في حاجة إلى قاطرات قوية مزودة بإمكانات تسمح بمناورة السفينة بسلام. كما أننا إذا وضعنا في الاعتبار وجود ظروف جوية سيئة لنضج لها أهمية تزويد الموانئ بطاقت عالية الإمكانيات لتعامل مع سفن الحاويات الضخمة خاصة أن سفن الحاويات لها إشتاات عالية وأنه في ظروف البحر السيئة تتعوق الرياح مناورة السفينة أمامها، كما أنها بسبب حمولتها الكبيرة تكون مسافة الإيقاف طويلة لكي نتاح إلى قاطرات على درحة عالية من الكفاءة لمساعدتها على المناورة.

3 - توفير الممر الملاحي

أوضح الجول السابق عرصة في هذه المقالة أن غطس سفن الحاويات وصل إلى 15 متراً وهذا يعني أن هناك كثيراً من الممرات الملاحية المجدية إلى مدخل الموانئ وكذلك الأعماق داخل الميناء أصبحت مياهها مغطاة بالنسبة لهذه السفن أخذ في الإشتار إلى عند الإبحار في الممر الملاحي يتعين تراك مسافة أمان بين قاع السفينة (keel) وقاع البحر لتعامل نصف غطس السفينة لتجنباً لتأثير جاذب Squat وهذا يعني أن النعم الأثني لإبحار السفينة أمام يساري مرة ونصف مقدار غطس السفينة، حيث أن هذا العمق سيجنبها التقيؤ الناشئ عن المياه الضحلة. بالإضافة إلى ذلك عمق المياه عند الأرصفة حيث أن نسبة كبيرة من الأرصفة لا يصل عمق المياه عندها إلى هذا العمق مع ضرورة الأخذ في الاعتبار بالنسبة للموانئ المعرضة لتأثير تيارات البحر أنه بعد دخول السفينة أثناء إنشاء الميناء العالي جميع هذه الأراضي لذلك يتضح لنا أن الممرات الملاحية المجدية إلى مدخل الميناء وكذلك مياه الميناء وعند الأرصفة في حاجة إلى تعميق حتى يمكن أن تستقبل هذه السفن.



4 - مد حاجز الأمواج وإنشاء موانئ جديدة

كانت الموانئ في الخمسينات وقبل ثورة التحصينة صغيرة وإتساعها كان يسمح بمناورة وديوان السفينة بأمان داخل الميناء، كما كانت الأعماق تسمح للسفن أن تات بالبحار بأمان داخل هذه الموانئ. إلا أنه بعد ثورة التحصينة أدرك العديد من الموانئ أنه لابد أن يقابل ثورة التحصينة تطوير في الموانئ وتوسيعها بعد ملجأ الأمواج لتوسيع الميناء أو إنشاء ميناء جديد وقد كان العمل الأخير هو الأفضل فبمس الدول أنشأت موانئ جديدة خاصة بالمحاربات تستقبل سفن المحاربات وتزويدها بعدد من الأرصفة يغطي السفن المتزودة على هذا الميناء مع قابليتها للإتساع في المستقبل وزويدها بإسحاات التحرين المحاربات. ولخاترت لهذا الميناء منطقة ذات أعماق كبيرة. والبعض الآخر أنشأ حاجز أمواج جديد وأرصفة جديدة في منطقة مجاورة لميناءه القديم.

يتضح لنا من الإستعراض السابق أن ثورة التحصينة قابلتها ثورة في الموانئ. كما يتضح لنا أيضاً أنه دامت المحاربات في تطور مستمر ومادامت سفن المحاربات تتزايد حمولتها ومعها يتعين مراقبة على التطور بعناية وإلى ضمانت الموانئ التطور مع تطور سفن المحاربات. وهذا الأمر ليس فقط بالنسبة لسفن المحاربات ب، بالنسبة للوحدات المختلفة من السفن المتخصصة.

على الرصيف، وترتب على ذلك كما ظهر مشكلة لإدراج نسبة عظمى من موانئ العالم وأصبحت السفن تعاني من مشكلة الإنتظار لدورها خارج الميناء، وأصبحت الموانئ تعاني من تكسر لسفن خارجها إنتظاراً لدورها وما ترتب على ذلك من فرض غرامات مغير على الموانئ. هذه الظاهرة عانت منها الموانئ في السبعينات لدرجة أن إنتظار السفن وصل في بعض الموانئ إلى أكثر من شهر. لذلك أصبحت الموانئ في حاجة ملحة إلى زيادة دعامتها وإتساع هذه الأرصفة لتسمح بتداول الحاويات مع الحاجة إلى إنشاء إسحاات واسعة لتحزين الحاويات هذا بالإضافة إلى تجهيز هذه الإسحاات بما يلزم للحفاظ على الحاويات. كما أن عملية رص الحاويات في الإسحاات تتطلب المعالجة إلى درجات وعبرنا شبكة تحريك الحاويات وديدها ورصدها داخل الإسحاات.

مما سبق يتضح أن عدد الأرصفة بالموانئ وإتساعها وإسحاات يجب أن يتواكب مع التقدم في التحصينة والتقدم في صناعة السفن وكل تطویر من جانب التحصينة أو سفن المحاربات يجب أن يقابله تطور في الموانئ.

2 - أثر التحصينة على النقل والسكك الحديدية

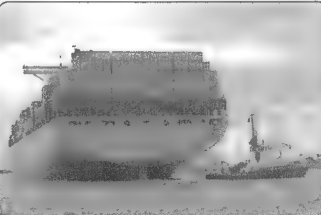
أوضحنا في فترة سابقة أن التحصينة والتنميط ساعدا على تطور النقل متعدد الوسائط ووسائل النقل داخل الأقاليم. تشمل النقل على الطرق وكذلك النقل على السكك الحديدية وتتميز الأخيرة عن النقل على الطرق بأنها أسرع حيث تصل سرعة القاطرات إلى 300 كم/ساعة/ بينما لا يستطيع النقل على الطرق أن يحقق هذه السرعة. كما أن النقل على الطرق يستعمل الوقود ويمر بمشاكل بالزيادة في أسعار الوقود وهذا يؤثر بالتأثير بالنسبة للنقل على السكك الحديدية لأن القاطرات يمكن تسخيرها بواسطة الكهرباء، كما أن النقل على السكك الحديدية يتم في جميع ظروف الزلزال وهذا ما يفكر إليه النقل على الطرق. لذلك يتم تحقيق نظام التحصينة للضغط التي من أجلها وجد هذا النظام يتعين تزويد الموانئ بخطوط السكك الحديدية لنقل البضائع خارج الميناء وأتم النقل من الميناء ومع ذلك تقتصر سرعة النقل على السكك الحديدية على الخدمة من الميناء إلى الميناء ويتركز التوزيع النهائي لتجدي النقل على الطرق لتوسيع الباب وإتمام النقل متعدد الوسائط. على ذلك كان لإصلاح نظام المحاربات التنمية أثره في تحسين وضع السكك الحديدية ومد خطوطها إلى داخل الموانئ.

3 - تجهيز الميناء

أول عامل واجه الموانئ بعد نشأة ثورة التحصينة هو عدم وجود روافع لديها لشحن وتكوير الحاويات وقد رأينا في البداية "مكثي" واجهه هذه الصعوبة في أواخر الخمسينات بترديد السفينة ذاتها مرافقات لإستخدامها في مناورة الحاويات وكان لابد من تزويد الموانئ برفق قادرة على حمل أثقال كبيرة وسريعة حتى لا تشكل السفينة في الميناء وقت طويل.

1 - نقل الحاويات

مشكلة الرافعة في أنها تؤدي حركتين حركة رأسية وحركة أفقية وعند الإنتقال من الحركة الرأسية إلى الأفقية والعكس تحدث "أرجحة" للثقل المعلق على الرافعة مع الأخذ في الاعتبار ثقل الحاوية يتسبب خطر سقوط الحاوية بسبب "الأرجحة" وما قد ينتج من ذلك من إصابات وجسائر. لذلك ظهرت الحاجة إلى تزويد الموانئ بنوع من الروافع يمكن معه السيطرة على الأثارة الرسمية للأرجحة. وكان ذلك بإنشاء رافعة حث من إتساع الأرجحة وحفظتها إلى 12 بوصة فقط بمعنى أن مسافة الأرجحة الإبتدائية عند الإنتقال من حركة إلى أخرى لا تتعدى 12 بوصة (30سم) وتقلص إلى الربع خلال خمسة ثواني. وقد أنشأ هذه الرافعة paceco. وقد أنشأها لتتعاامل مع السفن السريعة التي إخطها مكثي إلى الخدمة وكثير من هذه الروافع ظلت تعمل لأكثر من ثلاثين عاماً بإستمرار من الميناءات، وقد أدخلت عليها تعديلات في الميناءات.



"From The Maritime Engineering Studies Archive" Complete Port Autonomy In The Modern Planning Trends

Prepared By: Eng. / Mohamed Ramzy Awad
"Coastal & Port Engineer"

Port planning and design is considered as a state of sensitive art, which require a high level of experience and a complete awareness with its recent/modern trends. Recently, the function of the port is too much developed to be a complete industrial centre for added value industries. Besides, the international port authorities concentrated their efforts on developing the port transportation mechanisms, which are known internationally as (Port Hinterland Connections). These connections include (Road, rail, inland canals, pipelines and air transport). Each mode of transport to be used for handling the suitable commodities for its service style. For the services, modern international port authorities provide what is internationally known as (Supply Chain). The logistic centres services are considered as backbone parts of that complete dependent chain. Added value industries include many activities as refinery for liquid bulk

commodities, cars check and collectivistic activities, wood cutting and manufactory, dry bulk backing and other many industrial activities. Figures (1) through (8) present some examples for such activities

All the industrial activities, the supply chain components and port hinterland connections are managed under EDI (Electronic Data Interchange) system. This system makes the connection between the port activities and other ports, shipping lines, customers and air lines easy and efficient. In the modern port authorities, high attention is given for the environmental affairs. This always reflected on the green areas around the port to give it the suitable breath, reduce the cargo handling environmental effects and gives an excellent decoration. Fig. (9) presents the environmental interest green areas for the modern European port authorities.

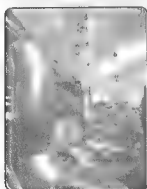


Fig. (1) Petrochemical industry

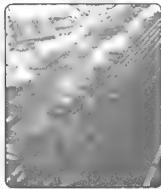


Fig. (2) Rail connection network

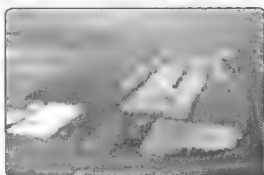


Fig. (3) Dock repair services

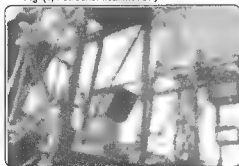


Fig. (4) Fruit Handling



Fig. (5) Storage tanks (LNG)

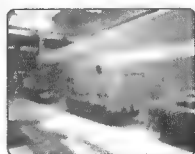


Fig. (6) Car Checking

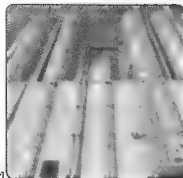


Fig. (7) Plastic Industry



Fig. (8) Steel Manufactory

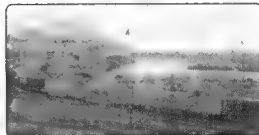


Fig. (9) Environmental Interest Green Areas

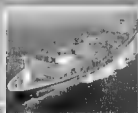
الشركة المصرية للتوريدات والاستشارات البحرية The Egyptian Marine Supply Contracting Co



د. محمد عبد الحليم
مدير عام الشركة



خدمات زوارات بحرية



تأمين سفن

أشغال عامة وبحرية

توريد مياه



روافع ولوازمها



مواد بحرية



مياه حارة



أدوات كهربائية

خبال وأسلاك

Wires & Ropes



السيارات الكهربائية



مركز التخليص : طريق الحرية - الإسكندرية - ت. ٥٥٠ ٣١٧ (٣) / فاكس : ٣١٧ ٥٥٠ ٣١٧
بريد إلكتروني : (كونسوب) consup1@hotmail.com / جيميل : consup1@hotmail.com

Website : www.consupegypt.com

E-mail : consup1@hotmail.com



أسرة تحرير المجلة
وجميع العاملين بها
يتقدمون بأخلص التهانى

للسيد اللواء بحرى

علاء ندا

بثقة القيادة السياسية

بتعيين سيادته

رئيسا لمجلس إدارة

شركة دمياط لتداول الحاويات والبضائع
أحدى شركات الشركة القابضة للنقل البحرى والبرى

ويتمنون لسيادته

كل تقدم ونجاح

فى ظل القيادة الرشيدة

لفخامة الرئيس

محمد حسنى مبارك



أسرة تحرير المجلة
لواء بور سعيد

وجميع العاملين بها

يتقدمون بأخلص التهانى

للسيد اللواء بحرى

إبراهيم محمد صديق

بثقة القيادة السياسية

بتعيين سيادته

نائبا لرئيس

الهيئة العامة

لوانى بورسعيد

ويتمنون لسيادته

كل تقدم وإزدهار

فى ظل القيادة الرشيدة

لفخامة الرئيس

محمد حسنى مبارك



أسرة تحرير المجلة

وجميع العاملين بها

يتقدمون بأخلص التهانى

للسيد اللواء بحرى

محمد سعد زغلول

بثقة القيادة السياسية

بتعيين سيادته

نائبا لرئيس مجلس إدارة

شركة دمياط لتداول

الحاويات والبضائع

ويتمنون لسيادته

كل تقدم ونجاح

فى ظل القيادة الرشيدة

لفخامة الرئيس

محمد حسنى مبارك



هيئة ميناء دمياط



اللواء بحري
حسين الهرميلي

وقد كان في استقبال السفينة اللواء بحري / حسين الهرميلي رئيس هيئة ميناء دمياط حيث رحب ببركان السفينة الذي أبدى إعجابه الشديد بالميناء وبالإجراءات التي تمت أثناء دخول وترأكي السفينة.



استقبل ميناء دمياط صباح يوم الخميس 2007/10/11 السفينة British Emerald
في أول رحلة عمل لها على الإطلاق والسفينة تعد أكبر سفينة تعمل كناقلة للغاز الطبيعي المسال بالعالم؛

بيانات السفينة:

جنسية السفينة: بريطانية

الصناعة: كوريا الجنوبية - ترسانة البحرية "هونداي"

مدة التصنيع: 37 شهر تقريبا

تاريخ العمل: 2007/6/25

أبعاد السفينة: طول 288 متر - عرض 44 متر - الفاسط 11.47 متر

قادمة من ميناء: أولسان - كوريا الجنوبية وهو نفسه ميناء التصنيع

مقادرة إلى ميناء: جوائنغ مانج - كوريا الجنوبية

الطاقة القصوى للحمولة: 155 ألف متر مكعب من الغاز الطبيعي

المسال وسيتم شحن 98.5% طبقاً لتعليمات الأمان.

وتعتبر هذه السفينة رقم 168 من ضمن سفن تصدير الغاز الطبيعي المسال

المرتددة على محطة سيجاس بميناء دمياط.

إجراءات الأمان بالسفينة تم تصنيع السفينة طبقاً لأحداث نظم الأمان العالمية

وطبقاً لكل الإتفاقيات والمعاهدات الدولية.

الإجراءات التي قامت بها إدارة الميناء قبل وصول السفينة.

1 - تم عقد لقاء مع الشركة المشغلة والمرشدين ومسؤولي الإدارة البحرية

بالميناء في يوم 2007/10/9 لشرح إجراءات السلامة والإرشاد لهذا النوع

من السفن.

يوم البحرية العالمي

كلمة معالي أفتيموس متروبوليس سكرتير عام المنظمة البحرية الدولية القاها

اللواء / مختار عمار رئيس قطاع النقل البحري

بور سعيد أفضل ميناء واللواء شيرين حسن يفوز بلقب شخصية العام



اللواء / شيرين حسن



اللواء / مختار عمار

أقام قطاع النقل البحري إحتفالاً بيوم البحرية العالمي بقاعة مؤتمرات هيئة ميناء الاسكندرية وبدأها اللواء بحري مختار عمار رئيس القطاع بإلقاء كلمة معالي أفتيموس متروبوليس سكرتير عام المنظمة البحرية الدولية. وقد شرف الحفل اللواء طيار صفاء كامل نائب محافظ الإسكندرية وأشار اللواء بحري مختار عمار إلى أن الإستفتاء العام لقطاع النقل البحري أسفر عن إختيار ميناء بورسعيد كأفضل ميناء وذلك لخدمات الأداء والإستشارات التي شهدت طفرة كبيرة في السنوات الأخيرة حيث تبلغ قيمتها نحو 10.5 مليار جنيه منها 4 مليارات قائمة بالفعل بالإضافة إلى أن معدلات الأداء قفزت بالميناء ليحتل المركز الثالث في تداول الحاويات على مستوى البحر المتوسط.

كما أسفر الإستفتاء أيضاً عن إختيار اللواء شيرين حسن رئيس هيئة ميناء بورسعيد كشخصية العام وميناء بورسعيد غالب السياحي بحرس علم وأمن كأحسن ميناء يتولى وميناء الرأس الحجرية في سفاجا كأحسن ميناء تعدين والسفينة ذهب كأحسن سفينة هذا العام وهي مملوكة لشركة الملاحة الوطنية التي تعتبر من كبرى شركات الملاحة في مصر.



الشركة المتخصصة للنقل البحري والبري

ش.م.ق.م



شركة دمياط لتداول الحاويات والبضائع

ت.ش.م.م

DAMITTA CONTAINER & CARGO HANDLING CO.

أقرب الموانئ لمراكز الإنتاج والتوزيع

شبكة مواصلات متطورة

تقلل تكاليف النقل الداخلي إلى جميع محافظات الجمهورية

إنهاء الإجراءات والتسليم في نفس اليوم

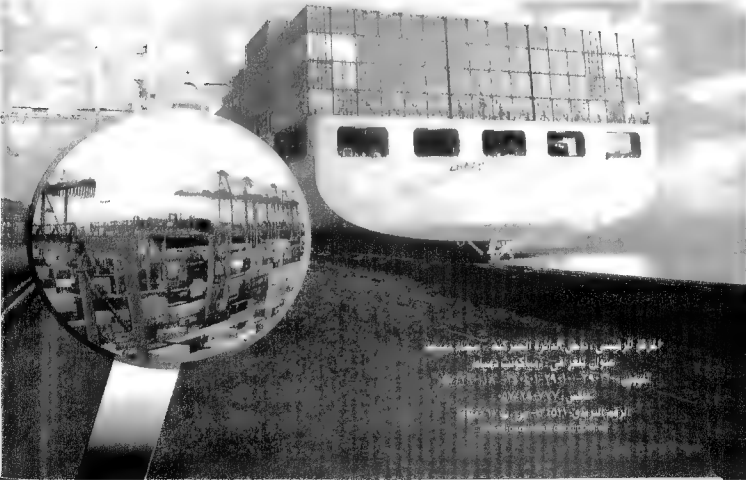
الخدمة الممتازة والسرعة في الأداء

طوال ٢٤ ساعة - سبعة أيام في الأسبوع

تعريف مخفضة لحاويات الترانزيت والبضائع العامة

ترتبط مجموعة خطوط ملاحية عالمية منتظمة ميناء دمياط بموانئ العالم

نحن دائماً بآبك إلى الأسواق العالمية



المتسولون ... ليس لهم حق الاختيار



هل من حق المتسولون أن يكون لهم رأى؟ وإذا كان لهم رأى هل يكون ذلك الرأى ملزماً لأحد؟ هذا بالنسبة للمتسولين فهذا بالنسبة للعبيد الذين لا يتمتعون بالحرية والذين تكثر القيود والسدود حولهم؟ هل العبيد يملكون أدوات ووسائل تمكنهم من القيام بشئ إيجابى؟ بيد أن هذه التساؤلات تقودنا إلى إجابات واضحة ومحددة وصادمة هى نفس الوقت! هالمتسولون ليس لهم حق الاختيار! ليس لهم رأى! لا يسمعونهم أحد ولا يلتفت إليهم أحد! أنهم على هامش الحياة ينتظرون نظرة عطف من الآخرين! وهؤلاء الآخرون دائماً لهم مصالح تتعارض دائماً مع مصالح هؤلاء المتسولون، والمتسولون الذين أقصدهم ليسوا هم الذين يفتشون الغبراء ويلتحضون السماء أما المساجد والكنائس وهى المناسبات والأعياد وهى الشوارع الراقية والأماكن السياحية..

يدينا الحنيف (إن الله يحب إذا عمل أحدكم عملاً أن يتقنه) (لا يؤمن أحكم حتى يحب لأخيه ما يحب لنفسه) تتمسك بشكليات الدين وتركنا جوهره، إننا ندقق وننتظر ونفسق على أنفسنا فى ما لا يهم على الإطلاق، ونترك أهم ملامح جوهر الدين العنيف إننا دين ربى راقى رائع عظيم وبين أيدينا كتاب لم يترك صغيرة ولا كبيرة ولم يبق إلّا أن نكون رجالاً ولكن كيف؟؟؟

إن المتسولون الذين أقصدهم هم أنفسهم العبيد الذين أشير إليهم .. المتسولون والعبيد .. قد يكونوا أشخاصاً أو جماعات وقد يكونوا دولاً والجديد أنهم أصبحوا امما .. نعم أمة من المتسولين والعبيد !! إنهم يتسولون الهواء الذين يتنفسونه يتسولون كسرة الخبز يتسولون شربة الماء يتسولون الكلمة يتسولون الحرية يتسولون التسول ذاته

هل من يتسول كل هذا يستطيع أن ينتج؟ هل يستطيع بيع؟ يستطيع أن يحكم؟ هل يستطيع أن يستشرف المستقبل ويبنى طموحاً؟ كلا ولا كلا ... لا يستطيع هؤلاء فعل أى شئ فى أى وقت لأى شئ! لذلك فالمستقبل يحتاج إلى عمل .. عمل ذؤوب .. عمل مخلص بداية عمل .. هو التخلص من الإحساس بالعجز والدينونة الإقلاوع من عادات التسول قد تكون هى البداية الصحيحة اللازمة لإحداث عمليات التصحيح والتصويت على جميع المستويات الشخصية والجماعية على تم مستوى الدول ثم على مستوى الأمة بأكملها .. إن أمنا العربية وأمتنا الإسلامية تعيش حالة تسول تلك الحالة تآصلت وعمقت وفشرت بجذورها فى أعماق المجتمع حتى بات الجميع على قناعة تامة بأنه مسئول لقد سبق أن تسولنا واعتذاراً ممن خاضوا فى الرسول محمد صلى الله عليه وسلم وسبق أن تسولنا كلمات إدانة وكلمات إستنكار من المنظمات الدولية وسبق أن تسولنا مساعدات ومعونات وما رأينا تسول سائلاً نرى أبداً إننا ضغما ومتسولين وعبيد هذه هى الحقيقة الجردة والى لا يستطيع أن ينكرها أحد ولكن ماذا بعد؟

هل نتكفى بالكلمة على اللين المسكوب؟ هل نتكفى بالصراخ والعويل؟ أننا جميعنا بخير ونحسن الكلام .. جميعنا بحسن التفكير .. أن نتلق جميعنا بحسن عرض الأفكار .. جميعنا يحسن إنتقاء الآخر وإلقاء التهم على الآخر .. لكن جميعنا لا يملك أن يقوم بعمل إيجابى أننا نحسن الكلام لكننا لا نحسن العمل .. نحسن نقد الغير لكننا لا نجرض على إنتقاد أنفسنا .. نرسم الخطط لكننا لا نستطيع أن ننفذها ونضعها موضع التنفيذ .. ها أنا أبوء موقفاً وأنا أعتقد بخيرى ليس ذلك فحسب بل أقوم بإنتقاد أمتى! ولكن ماذا فعلت؟ وماذا عسائ أن أفعل؟ لا بد من البداية .. البداية الصحيحة فهذا يرى أن نحسن ونتق فى القيام بأعمالنا .. وعلقتنا .. يجب علينا أن نتقن أعمالنا ونلقى الله فى أعمالنا .. كل منا فى وظيفته وفى شركته وفى مكتبته وفى أمواله وفى متجوره وفى مصنعه وفى زراعته .. عليه واجب ولجأ وأجبات متعددة جميع هؤلاء أو أكثرهم ويطبقوا قواعد الأمانة التى خصها علينا

فيما يبدو

التغييرات المتوقعة عقب إنتهاء أعمال المؤتمر العام للحزب الحاكم يتم التكتيم عليها وكأنها سر من الأسرار الحربية وهذه أهم مظاهر التحلف والرجعية وغياب الشفافية وأبسط قواعده العربية يجب أن يعلم الشعب ما يدور خلف المكاتب المغلفة لا بد للشعب أن يعرف الوزير الذى أدى ونبه والوزير الذى أدى إلى وقوع كوارث ومراقب أودت بأرواح الآلاف ..

كلما تذكرت أحداث العبارة السلام والمشهد الجنائزى العزيب الذى كان عليه أهالى السماوا وكما طالمت التقارير والتقارير المضادة التى تزيد وتهاجم وتبترى ساحة رجل البر والتقى ممدوح باشا إسماعيل بتنايبى إسماعيل باشا ممدوح هذا وإنما هناك (هذا) آخر لا بد وأن ينتظر جزاروا هذا الجواز أدمع الله أن يرىنا منه فيه آية .. اللهم أرنا عيهم أين من أربابنا .. اللهم كل من شارك فى ظلم قتل ولجحبال هذا الشعب أرنا فيه آية من أربابك العظيمة

كلما تذكرت لعبد الأحد جمال الدين الذى تصوره زعيماً للأقلية وبجسب الشعب أحسن بالضييق الشديد فهذا الرجل لا أطيعه لا صوت ولا معونة ولا رأى ولا تعلق .. حرية شخصية ..

لماذا يعمر للحزب على إختيار عناصر فاسدة فى مواقع عديدة على مستوى القاعدة فهناك الرئىسى وهناك المختص وهناك من ينتظر الفرصة أين ألقوا القلائد على هذا الحزب أن يفكروا فى مصلحة هذا البلد قبل مصلحة الأشخاص؟؟



غرفة ملاحه الاسكندرية



السيد الدكتور / عبد الحكيم صحت السادات
السيد / اللواء / محسن محمد علي
السيدة / فاطمة عبد الحميد

السيد الدكتور / عبد الحكيم صحت السادات
بالإضافة إلى عضوين يتكلمان كلا من قطاع النقل البحري وقبضة ميناء الإسكندرية
السيد / اللواء / محسن محمد علي
عضو مجلس الإدارة
السيدة / فاطمة عبد الحميد
عضو مجلس الإدارة
كما تم تشكيل اللجنة التنفيذية للغرفة برئاسة السيد الزيان / نائب رئيس
مجلس الإدارة، وعضوية كل من
السيد الأستاذ / طارق فهمي
سكرتير عام الغرفة
السيد المهندس / فتح الله محمد
أمين صندوق الغرفة
السيد المهندس / مروان السماعيل
عضو مجلس الإدارة
السيد / اللواء / مهنى هبة ميناء الإسكندرية
عضو مجلس الإدارة

صدر
قرار السيد وزير النقل
رقم 405 لسنة 2007 في 2007/10/1
بشأن إعادة تشكيل مجلس إدارة غرفة ملاحه
الإسكندرية (2007 - 2011) وبناء عليه فقد
تم عقد اجتماع لمجلس إدارة الغرفة مساء يوم
الأثنين الموافق 2007/10/1 وذلك لتشكيل
المجلس وهيئة المكتب التنفيذي حيث
شكل المجلس من السادة،

السيد الأستاذ / محمد مصيلحي
السيد الزيان / محمد العقاد
السيد الأستاذ / طارق فهمي
السيد المهندس / فتح الله محمد
السيد المهندس / ميلاد أبو سيف
السيد المهندس / محمد صبحي
السيد الدكتور / أحمد سعد رجب
السيد المهندس / مروان السماعيل
السيد الأستاذ / خالد خوري
السيد الأستاذ / عمرو إبراهيم

البقاء لله



توفيت إلى رحمة الله السيدة / ناريان عبد الرؤف
فهمي مستشار جمعية أم البحرية بعد حياة حافلة من
إنجازات داخل الجمعية . كريمة المرحوم اللواء بحري
/ عبد الرؤف فهمي من رجال القوات البحرية الأوائل .
وحرم الفنان المسكندري الأستاذ / محمد درويش مؤسس
فرقة الدواويش الجامعية و كريمةها / شرويت درويش
وأ أسرة تحرير المجلة تشاطر الأستاذ محمد درويش
وكريمة شرويت الأحزان في الفقد العزير والهمما
وأسترحم الصبر والسلوان.

محطات وأخبار



تعاون تجارى مع أذربيجان
قام اللواء حاتم القاضي عضو مجلس إدارة
جمعية رجال أعمال الإسكندرية ورئيس الاتحاد
العربي للغرف الملاحية بالإتفاق على فتح أسواق
جديدة للصناعات المصرية إلى جمهورية أذربيجان - وتنفيذ
برنامج تبادل الخبراء بينها وبين العالم العربي في مجال الخدمات الملاحية
والمواسي والتدريب ، بجانب تبادل المعلومات التجارية بين مصر وأذربيجان ، هذا وقد
قام اللواء حاتم بتوقيع عدة بروتوكولات في العاصمة الأذربيجانية باكو لإيجاد فرص
للتعاون الاقتصادي المشترك والتعاون في مجال الملاحه

في 6 شهور تم تداول 2.4 مليون حاوية بالوانى المصرية

كشف تقرير أعده قطاع النقل البحري بالإسكندرية أن إجمالي عدد تداول الحاويات بالوانى المصرية
حلال لسته (شهر الأولي من العام المالي بلغ 2.42 مليون حاوية منها مليون و 605 آلاف حاوية
ترانزيت و 815 ألف حاوية برسم البلد.
وأشار التقرير إلى أن أكبر الوانئ المصرية التي إستحوذت على تداول الحاويات موانئ شرق وغرب
بورسعيد حيث إستحوذ ميناء شرق على 35% من إجمالي الحاويات يليه ميناء غرب بورسعيد بنسبة
22% ثم ميناء الإسكندرية 19% ودمياط 17% والمين السبعة بالسويس 7%.
وأوضح أن إجمالي البضائع المتداولة بالوانئ المصرية في الأشهر الستة بلغ 54 مليون طن واستحوذ
ميناء الإسكندرية على 40% من الكمية المتداولة، ثم دمياط 23% يليها ميناء شرق بورسعيد 10%
وغرب 13%

قانون الجمارك الجديد

التقى محمد حسن سالم الرئيس المؤقت لجمعية الجمارك المصرية بأعضاء جمعية رجال الأعمال
المصريين برئاسة الدكتور عادل جزائري، حيث أعلن أن القانون الجديد للجمارك سيتم عرضه على
مجلس الشيوخ هذه الالوة قراره، وتضمن القانون تسهيلات جديدة منها إمكانية السداد الأجل
وتبسيط الضريبة الجمركية، كما سيتم تطبيق بعض النظم لتسهيل عمليات الجمارك منها المراقبة الجوية
لـ قاعات الصناعات وتبسيط التخليصات، وإدخال التامين الملحق التجاري الجمركي ببعض الدول لتعريف على
الأسعار الفعلية للسعر لسعودة منها وهي الصين وأمريكا واليابان وإيطاليا وبلجيكا ، كما أنه سيتم
لحد من عمليات التهريب وصرب الفواتير مع تطبيق نظام التوقيع الإلكتروني والرقم الموحد في الجمارك
والضرائب

غير الكلام في الأمانة

— ولا دين لمن لا عهد له —

— آد الأمانة إلى من ائتمنك .. ولا تخن من خانتك —

آخر تكتة:

اتفق جيلان من أن من يبقى تحت الماء أكثر من الآخر يدعوه للشقاء .. علم بخروج أحد منهما حتى الآن.

نصائح للمرأة

نصائح لكل امرأة

خطوات طبيعية للتشهير وإزالة الجلد الميت

الخطوة الأولى: المألوف

فنانج قهوة - زيت زيتون - عصير نصف ليمونة - 2/1 ملح - نصف فنانج سكر خشن

الطريقة: افركي البشرة بحركة دائرية لمدة 10 دقائق من أسفل إلى أعلى وبعدھا أسعيلھا.

الخطوة الثانية: المألوف

عصير نصف ليمونة - 2 زيت زيتون - 3 م زيت الورد - 2 م زبادي

الطريقة: توضع على الجسم لمدة ساعتين أو ثلاث ساعات وعندما تجف يتم فركھا بحركة دائرية من أسفل إلى أعلى لتنشيط الدورة الدموية وستحصلين وجود مثل الفيوط البيضاء وهذا هو الطد الأبيض وبعدھا أسعيل جسمك وأسعيلي الصابون.

نصائح هامة لكل ربة منزل

1 - مد القلي بالزيت أو السمن تصب على البوتاجاو أو الفرن مسحوق د التنظيف ويصح الفرن بريق الصف لانه له خاصية التمتع

2 - لتنظيف سبرايك الخيطج سوء الجدران و الأرض يذاب قليل من الخل الأبيض وفطرات من الليمون والكحول النقي في ماء فاتر ويلمع به السبراموك

3 - تنظيف الأواني الفضية أو النحاسية وحتى نحافظ على لونها الأصلي نغلي بقليل من الفاربان أو من طبقة من روح الخل

4 - لتنظيف السكاكين وأدوات المائدة غير الفضية يذاب قليل من مسحوق السنين في لتر ماء وبه فطرات من الليمون ويرقع على لمار

وتكون هادئة وتترك حتى تملأ دة ربع ساعة وتترك حتى تبرد ثم تشطف وتجفف.

5 - إزالة آثار البيض من الأواني والملاعق تفرق بقليل من الملح لغشن وتشطف بالماء الساخن وتجفف

6 - قبل من السكاكين شبعيھا في قليل من الماء الملحي لمدة خمسة دقائق ثم تشطف وتنش.

7 - تنظيف أواني المصنوعة من الألومنيوم قومي بفركھا بقطر الليمون وإزالة آثار الحروق من أواني الخيطج تفرق بقليل من الملح والغشن والليمون وتشطف وتجفف جيدا

8 - لتخلص من رائحة قلى السمك واتك تصير شمعي عددا من قفص السمكة على صفيحة فوق النار الهادئة

9 - ولتخلص من رائحة البصل في اليد تترك بقليل من اللبن المطحون وتسلد بها ويومن

10 - لتنظيف الأبواب البيضاء تنظف بماء به أوراق بصص صفيا ولا حاجة للصابون.

كيفية ممل كريم التشهير (البدين)

قومي بمزج علفق من الفاربان وملعقتين من السكر في راحة اليد ثم قومي بدعت 'البدين' ويملكك إستبدال الفاربان بكريم مرطب

و-تاكسي من نكظ طيور البدين للمصمم جيدا إستمرعي في الدعت لمدة دقيقة واحدة ثم أسعلي البدين جيدا قومي بعمل هذه العملية مرة واحدة في الأسبوع.

8 دقائق في القضاء 600 ألف دولار فقط!!!

قام ثلاثة من مواطني دولة الإمارات العربية من بينهم سيدة بحجز أماكن على متن الرحلة التي تستطلق إلى الفضاء الخارجي خلال عام 2009م وستستغرق ساعتين منها 8 دقائق فقط في الفضاء " الرحلة تستطلق من محطرا مهافي الأمريكية بسرعة 4000 كم في الساعة على أن تتم عملية الإنطلاق في خلال دقيقة ونصف على أن تستمر المركبة في رحلتها إلى أن تبلغ الفضاء الخارجي وحينها يقادر الركاب المركبة الصغيرة ويخضعون إلى القضاء لخارجه لمدة ثمانى دقائق.

من طرائف أخبار الحوادث:

أثارت حرمية قتل بشعة في المساء لعدسة الحيرة وذلك بإقدام زوج في الثالثة والتسعين من عمره على دبح زوجته وأم أولاده وهي عوز من ثلاثة والثلاثين من العمر مستخدما سكين مطبخ تم طرحه في سريهما داخل غرفة النوم وبعد 12 ساعة من قتلها إتصل بإختيما الأكبر ليخبره بما حدث وإعترف الزوج أنه دبح زوجته خوفا عليها من الوحدة بعد وفاته!!

وسادة تمنع الشخير!!

تجس عالم الذئبي في إختراخ وسادة لمنع الشخير أثناء النوم بقيامه بتعديل وضعية الرأس حتى يتوقف الفانم عن شخير حيث أن هذه الوسادة تم توصيلها كمبيوتر في حجم الكتكبا ويوضع على منضدة بجانب السرير لقياس قوة شخير النائم على الوسادة وعندما يبدأ الشخير في الإرتقاء يبدأ الكمبيوتر في ممارسة مهامه بالتحكم في الهواء الملأ في الوسادة فيزيد من ضغط الهواء تارة ثم ينخفض ضغط الهواء تارة أخرى مما يؤدي إلى تحريك رأس النائم مما يؤدي إلى خفض مستوى الشخير.

أقبح كلب في العالم!!

فاز هذا الكلب الصيني ويصني «الود» بلقب أقبح كلب على مستوى العالم لعام 2007 في مسابقة أجريت مؤخرا في منطقة «سيليوا» بكاليفورنيا. ويعتقد بسلطه العث أن «الود» إستحق لقب وجداره لأنه حقا قبيح جدا.

من عالم الحيوان " والتامساج أيضا وفيه"

حينهم إلى البيئة التي نشأ فيها جعلت 3 تامساج في أستراليا يعودون إلى موطنهم الأساسي بعد أن قطعوا رحلة بلغت 500 كلم وكان يأخذون 5 أشهر لإجرا إختبارا على مدى قدرة هذه التامساج على العيش في بيئة مختلفة عن موطنهم الأساسي وقد تم نقل التامساج الثلاثة من الشاطئ الغربي لشبة جزيرة كاياب يوك بواسطة طائرة هليكوبتر إلى الشاطئ الشرقي مع وضع أجهزة تعقب ولكتها عانت إلى مكانها الأساسي في غضون 3 أسابيع.

من أجمل ما قال "برناردشو"،

— تهنئي تزداد مع كل فشل.
— أنت ترى أشياء تحدث وتقول "لماذا؟" لكنني أعلم بشيء بعد وأقول كم ؟

الأبراج والحب

برج العنبر 23 أكتوبر - 21 نوفمبر

يعرف مولود العنبر بتحمسه الشديد لعلاقات الغرامية كما أنه لا يحب العلاقات الباردة أو الباردة لذلك تميزت علاقاته بالعنفية بالمشاجرات والمشاجرات والنصام كما أنه يظهر مقدره فائقة ورائعة على فهم شريكه

الرجل العنبر وهو مقدره المرأة

يتمتع مولود العنبر بالمشاجرة والقوة ويزارته القوية ويغالبه الشديد في وقت واحد حيث يجد الكثير من التناقضات بينية الجمال الفاضل فيعجب بالمرأة غريبة الأطوار والغامضة في تصرفاتها وهي المرأة أن تصب رجل العنبر بكل لغفاته كما أنه غير من الدرجة الأولى.

المرأة العنبر وهو مقدره الرجل

تتميز بالوانه الغامضة فهي تصب الرجل الشجاع القوي الذي يفرض سيطرته عليها كما أنها تنظر إلى الحياة بطريقة سطحية وينظره عابرة ولا تعرف الإندفاع أو اللامبالاة وهي قوية العزيمة ويسلمة تستمتع أن تلحظ ما يعانيه حينها من مشاكل وعموم أحلام فتشترك معه وتساعد على حلها.



الهندسية للحاويات

ش.م.م

أنشطة الشركة :

شحن وتفريغ

مزاولة أعمال الشحن والتفريغ لسفن المصانع العامة والعبارات

خدمة تشغيل ساحات

مزاولة أعمال تداول الحاويات والأنشطة المرتبطة بها من أعمال
التحميل والتفريغ والتسيب والنقل والتفتيش بالساحات
لكافة أنواع الحاويات الواردة والصادرة

خدمة الحاويات

- خدمة نظافة وصيانة وإصلاح الحاويات العادية
- خدمة صيانة وإصلاح الحاويات المبردة
- خدمة اختبار ما قبل الرحلة للحاويات المبردة (PTI)
- خدمة تشييد الحاويات الفارغة



www.ship-crew.com

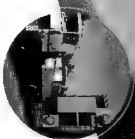
٨ شارع محمد رجب (اتحاد ملاك البستان) خلف فندق ميركوري - سابا باشا - الإسكندرية
تليفون : ٥٨٤٣٣٩٨ (٠٢) تليفون/فاكس : ٥٨٤٧٥٢٨ (٠٢) ص.ب. ٢٧٠ ميناء جابر - الإسكندرية



إيجيبترانس

لخدمات وحلول النقل المتكامل عالمياً

نحن نجعل النقل، المتكامل، سهلاً و ذا تكلفة فعالة للشركات والأفراد



فرع القاهرة: إدارة المبيعات والتسويق: ١٥ شارع أحمد صوابي - برج البربري - المهندسين - ١٢٤١١ هليوبوليس
كليمون ، ٣٤٤٨٧٧٧ ، ٠٢ (١٢ خط) موبيل ، ٣٩٢٠٠٧٢ ، ٠١٢ فاكس : ٣٤٥٠٧٦١ - ٣٤٤٧٧٨٥ ، ٠٢
بريد الالكتروني: sales-marketing@egytrans.com.eg

HMM

HYUNDAI MERCHANT MARINE CO. LTD.



EGYPT - FAR EAST SERVICE SCHEDULE

		Yoy	Genoa	Barcelona	Fos	Damietta	Singapore	Hong Kong	Shanghai	Ningbo	Shikou	Port Kelang
EASTBOUND	WH 602	001 E	28-Oct	30-Oct	1-Nov	6-Nov	18-Nov	23-Nov	28-Nov	30-Nov	2-Dec	8-Dec
	B. Express	027 E	4-Nov	8-Nov	8-Nov	13-Nov	25-Nov	30-Nov	5-Dec	7-Dec	8-Dec	15-Dec
	Sirius	062 E	11-Nov	13-Nov	15-Nov	20-Nov	2-Dec	7-Dec	12-Dec	14-Dec	16-Dec	22-Dec
	S. F. EXPRESS	027 E	18-Nov	20-Nov	22-Nov	27-Nov	9-Dec	14-Dec	19-Dec	21-Dec	23-Dec	29-Dec
	Kuala Lumpur	006 E	25-Nov	27-Nov	29-Nov	4-Dec	16-Dec	21-Dec	26-Dec	28-Dec	30-Dec	5-Jan
	Lynx	041 E	2-Dec	4-Dec	6-Dec	11-Dec	23-Dec	28-Dec	2-Jan	4-Jan	6-Jan	12-Jan
	BK Express	026 E	9-Dec	11-Dec	13-Dec	18-Dec	30-Dec	4-Jan	9-Jan	11-Jan	13-Jan	19-Jan
	WH 601	003 E	18-Dec	18-Dec	20-Dec	25-Dec	6-Jan	11-Jan	16-Jan	18-Jan	20-Jan	26-Jan
	WH 602	002 E	23-Dec	25-Dec	27-Dec	1-Jan	13-Jan	18-Jan	23-Jan	25-Jan	27-Jan	2-Feb
	WH 603	001 E	30-Dec	1-Jan	3-Jan	8-Jan	20-Jan	25-Jan	30-Jan	1-Feb	3-Feb	9-Feb

		Yoy	Shanghai	Ningbo	Shikou	Hong Kong	Singapore	Port Kelang	Damietta	Genoa	Barcelona	Fos
WESTBOUND	Sirius	082 W	17-Oct	19-Oct	21-Oct	22-Oct	25-Oct	27-Oct	7-Nov	11-Nov	13-Nov	15-Nov
	S. F. EXPRESS	026 W	24-Oct	26-Oct	28-Oct	29-Oct	1-Nov	3-Nov	14-Nov	18-Nov	20-Nov	22-Nov
	Kuala Lumpur	005 W	31-Oct	2-Nov	4-Nov	5-Nov	8-Nov	10-Nov	21-Nov	25-Nov	27-Nov	29-Nov
	Lynx	041 W	7-Nov	9-Nov	11-Nov	12-Nov	15-Nov	17-Nov	28-Nov	2-Dec	4-Dec	6-Dec
	BK Express	025 W	14-Nov	16-Nov	18-Nov	19-Nov	22-Nov	24-Nov	5-Dec	9-Dec	11-Dec	13-Dec
	WH 601	003 W	21-Nov	23-Nov	25-Nov	26-Nov	29-Nov	1-Dec	12-Dec	16-Dec	18-Dec	20-Dec
	WH 602	002 W	28-Nov	30-Nov	2-Dec	3-Dec	6-Dec	8-Dec	19-Dec	23-Dec	25-Dec	27-Dec
	WH 603	001 W	5-Dec	7-Dec	9-Dec	10-Dec	13-Dec	15-Dec	26-Dec	30-Dec	1-Jan	3-Jan
	Sirius	083 W	12-Dec	14-Dec	16-Dec	17-Dec	20-Dec	22-Dec	2-Jan	6-Jan	8-Jan	10-Jan
	S. F. EXPRESS	027 W	19-Dec	21-Dec	23-Dec	24-Dec	27-Dec	29-Dec	9-Jan	13-Jan	15-Jan	17-Jan

* VIA SINGAPORE

Bangkok, Belawan, Calcutta, Cebu, Chennai, Chittagong, Dhaka, Haikou, Ho Chi Minh, Jakarta, Laem Chabang, Madras, Manila, Palembang, Panjang, Pasir, Gudang, Penang, Port Kelang, Semarang, Surabaya

* VIA HONG KONG

Foshan, Guangzhou, Huangpu, Macao, Shantou, Shekou, Shenzhen, Xinfeng, Yenlian, Zhongshan, Zhuhai

* VIA SHANGHAI

Nanjing

FOR MORE DETAILS & BOOKING PLEASE CONTACT

Alexandria Head Office: Tel.: 03 4840680 Fax: 03 4848326

Cairo Sales Office: Tel.: 02 3450216 Fax: 02 3445734

Damietta Office: Tel.: 057 291777 Fax: 057 291777

Port Said Office: Tel.: 068 3344018 Fax: 068 3344017

ملتقى النشويون



العروس / أمينة
العريس / محمود حسين إبراهيم



أسرة المجلة وجميع العاملين بها يفتشون العروس هبه
كريمة الأستاذ / مجدى مبارك بهيئة مينا بوري سعيد
والعريس محمد سعد رزق



في حفل بهيج تم زفاف المهندس أحمد سمير إلى
الأستاذة ولاء محمد شداد بقاعة كليوباترا بدار
المدفعية تهنئة قلبية من خلود بشركة أميرال



العروس / منال محمد إبراهيم
العريس / محمد عبد الحميد عبد التواب
ألف مبروك للعروسين



تهنئة خاصة بمناسبة الخطوبة السعيدة
من وسام غنيم ومظاهر طوسون للعروسين
باهر طوسون ومشيخة نجيب



العروس / مروه أحمد السيد
العريس / محمد فتحى فوزى



هويدا امين دعبس



أحمد امين دعبس

آخبار قيد الطبع



تهنئة خاصة للأستاذة / صابرين عبد العاضى لبيب
لحصولها على الماجستير بدرجة امتياز بكلية رياض
الأطفال بجامعة الإسكندرية

خدمة جديدة لخطوط الهيونداي



الوام / حاتم القاضي

مرحب السيد الوام / حاتم القاضي رئيس شركة
كادمار للملاحة اليكيل اللاني لخطوط الهيونداي النقل
البحري بمصر بالقرار الذي اتخذه إدارة الخط بعوده بواخراها الى
موانئ البحر الابيض المتوسط بعد توقف استمر خمس سنوات.
E. MED & BLACK SEA (SERVICE) من موانئ الشرق الاقصى الى موانئ شرق المتوسط
والبحر الاسود سوف تبدأ بمشيئة الله تعالى اعتبارا من شهر نوفمبر وذلك
بعد 8 بواخر حصة 3300 حاوية موزا على الموانئ التالية اسبوعيا:
(شلفهاى - مونج كوج - يانتين - سنغافورة - جده - ميناو -
اسطنبول - كوستانتنا - الييفسك - ازهر - ميناو).
وبما لا شك فيه بان هذه الخدمة الجديدة سوف تتبع للمستوردين والمصدرين فرصة جديدة لتسيير
حركة التجارة من خلال خدمات خطوط الهيونداي المتطورة دائما
هذا ويسر شركة كادمار ان تعلن لعملائها عن بدء قبول الحجزات على
مكتب القاهرة.

تليفون : 02/ 33468720 02/ 33468719 بريد الكتروني : cairo@kadmar.com
مكتب الإسكندرية : 03/ 4840680 03/ 4848327 بريد الكتروني : hmn@kadmar.com

AMIRAL MANAGEMENT



From consultation and project management through to systems design, operation and support, AMC provides start-to-finish solutions and a single point of accountability to simplify and improve your business operations.

- Application Service Provider (ASP)
- Port Automation Systems
- E-Commerce Systems
- Infrastructure
- Support Services
- Security Systems



ORACLE CERTIFIED
PARTNER

29 Farid Street, Heliopolis, Cairo, Egypt 11341
Phone: +202 2414 99 44 Fax: +202 2414 88 77
Website: amc.amiral.com Email: sales@amc.amiral.com



INTERNATIONAL SHIPPING & TRANSPORT CO.

الشركة الدولية للملاحة والنقل



WE CARRY YOUR CONFIDENCE

INTERNATIONAL SHIPPING & TRANSPORT CO.

E.S.Co

ARAB REPUBLIC OF EGYPT

*The pulse of goods
around the world, all
day and all night*

With the largest fleet of
container ships connected
to a worldwide network
of trucks and trains,
APL can be relied on to
move your goods
around the world



Suez Office:

Adabia Port

Tel. & Fax: 2- (062)-360440, 360441

Port Said Office:

21, Al Gabrity St.

Tel: 2-(066)- 352940, 352941

352942

Fax: 2- (066)- 352943

Dubai Regional Office:

Telephone: (01) 521304

Alexandria Office :

10, Romanian Museum St.,

Al Messalah- Attareen

Tel.: 2-(03)- 4809015 (5 lines)

Fax: 2-(03)- 4805786

Cairo Office:

5, Farid St., Heliopolis

Tel: 2-(02) - 4141590, 4141591

4141592, 4141593

Fax: 2-(02) - 4141885

